



VERKEHRS-  
ENTWICKLUNGSPLAN  
2008

ANLAGENBAND

Ideen für eine mobile Stadt





**VERKEHRS-  
ENTWICKLUNGSPLAN  
2008**

Anlagenband

**Ideen für eine mobile Stadt**

Der Anlagenband des Verkehrsentwicklungsplan 2008 dokumentiert den Beschluss zum VEP vom 17.4.2008 mit den dort beschlossenen Änderungen. Zudem sind die Stellungnahmen und Anträge der Ortsbeiräte und alle eingegangenen Stellungnahmen in Beschlussmatrizen aufgeführt. Alle angegebenen Seitenzahlen, Kapitel und Absätze beziehen sich auf den Entwurf zum Verkehrsentwicklungsplan 2008 vom 19.12.2007.

**ANLAGE I:  
BESCHLUSS ZUM VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN, DRUCKSACHE 1197/2007**

**Beschlussauszug**  
**Öffentliche/nichtöffentliche Sitzung der Ratsversammlung vom**  
**17.04.2008**

**14 Verkehrsentwicklungsplan 2008 (VEP)**

**Drucksache: 1197/2007**  
Bürgermeister Todeskino

Wie bei der Genehmigung der Tagesordnung beschlossen, werden bei diesem Tagesordnungspunkt die Punkte 7.4, 7.5, 10.1 und 10.2 mitaufgerufen.  
Beratungsergebnisse: beim jeweiligen TOP

**Beschluss in der von den Fachausschüssen beschlossenen ergänzten Fassung und einschließlich der Änderungen aus dem Änderungsantrag zur TOP 14.2 (Drs. 0276/2008):**

Der Entwurf des VEP 2008 wird beschlossen.

Sämtliche Stellungnahmen der Ortsbeiräte (auch die im Bauausschuss abgelehnten) werden dem VEP als Anlage in einem separaten Kapitel angefügt.

5.1 Klimaschutz - CO<sub>2</sub>-Reduzierung (S. 26) Neuer Satz am Ende des 2. Absatzes:

"Angesichts der Diskussion um den Klimawandel und die mit erheblichen Preissteigerungen einhergehende Verknappung der fossilen Antriebsmittel für Kfz werden Änderungen im Verkehrsverhalten und der Verkehrsmittelwahl bringen."

5. "Verkehr und Umwelt" (S. 26) wird um den folgenden Unterpunkt ergänzt:

5.5. Monitoring und Berichterstattung.

"Für den Zeitraum bis 2020 werden zweijährliche Entwicklungsziele hinsichtlich CO<sub>2</sub>-Werte festgelegt und die gemessenen Luftschadstoffwerte werden mit diesen Zielwerten verglichen und als Evaluationsbericht in geeigneter Form veröffentlicht."

6.1.4 Fußverkehr (S. 30): Fußwegeverbindung im Querverkehr

2. Spiegelstrich (Lichtsignalanlagen) neuer 2. Satz

"Ampelphasen müssen so geschaltet sein, dass auch langsame Fußgänger sicher über die Straße kommen."

6.2.3 Radverkehr, Maßnahmen zum Ausbau und zur Verbesserung der Radverkehrsanlagen (S. 33) wird um einen Spiegelstrich ergänzt:

"Besonders die Oberflächen von Straßen mit Kopfsteinpflasterung werden bei Umbau und Sanierung fahrradfreundlich ausgelegt."

6.3.3.1. StadtRegionalBahn (S. 40 unten) Bei Wirkungen wird ein neuer Satz eingefügt:

"Ohne die SRB wird der Verkehrsanteil des Bus-ÖPNV laut Prognose auf 9,7%



absinken, selbst bei Verbesserung des heutigen Bus-Systems sinkt der Verkehrsanteil auf 10,8 %."

6.4.3 Maßnahmen im Kfz-Verkehr Streichung des 3. Absatzes auf Seite 47 (von "Während der Bearbeitung..." bis "... nicht vorgeschlagen.")

6.4.3.1 A 215 Punkt 3 (S. 48) anfügen: "Sämtliche Möglichkeiten, auch vorher schon Lärm-schutz in diesem Bereich zu erreichen sind gegenüber dem Bund nachdrücklich einzu-fordern."

6.4.3.1 A 215 Punkt 4 (S. 48): "Im direkten Rampenbereich ist Lärmschutz zu realisieren. Alle Möglichkeiten, den Lärmschutz darüber hinaus im gesamten Umfeld und entlang der A215 zu verbessern sind zusammen mit dem Bund zu prüfen.

6.4.3.1. (4) Anschlussstelle Uhlenkrog (S. 48) Ergänzungen am Schluss  
"Im Zusammenhang mit der Rampe Uhlenkrog ist die sichere Führung von Rad- und Fuß-wegen zwischen Hofholzallee und Rendsburger Landstraße sicherzustellen. Bei einer konkreten Planung der Rampe sind genehmigungsfähige Varianten mit zu berücksichtigen. Bei der ingenieurplanerischen Bearbeitung sind die ökologischen und ökonomischen Aus-wirkungen des Projektes zu optimieren und insbesondere raumsparende Lösungen zu ent-wickeln. Die Genehmigungsfähigkeit festzustellen erfolgt nach den Kriterien des Bundes.

6.4.3.4 Westumgehung Dietrichsdorf (S. 56) Sätze 3,4,5 werden ersetzt durch:  
"Zur Entwicklung der Westumgehung für den Schwerlastverkehr sollen die Anlieger Ostufer-hafen und Gemeinschaftskraftwerk eingebunden werden, um eine private Lösung zeitnah zu ermöglichen. Fuß- und Radverkehr sind auf einer öffentlichen Trasse zur Ergänzung des Fördewanderweges über den Strand Hasselfelde bis zur Gemeindegrenze Mönkeberg weiter zu führen."

6.4.3.5 Ausbau von Verkehrsstraßen und Sammelstraßen innerhalb der Stadt-tangenten (S. 57) , Punkt 31: Feldstrasse: statt Schwerlastverkehr: "Busverkehr und Lieferverkehre der Anliegernutzung"

6.4.3.5 Ausbau von Verkehrsstraßen und Sammelstraßen innerhalb der Stadt-tangenten (S. 58), Punkt 33: Die Baumaßnahme Eckernförder Str. ist im Haushalt 2008 vor-gesehen.

6.6.3 Fernverkehr Luft (S. 67): Die Formulierung: "Eine direkte Schienenverbin-dung muss optional bleiben" wird ersetzt durch:  
"Der Metroexpress als schnelle Schienenverbindung von Kiel über den Hambur-ger Airport zum Hamburger Hauptbahnhof bleibt eine Zukunftsoption."

6.10 Kinder im Verkehr (S. 82): wird 6.4..

6.11.3 Shared Space (S. 89): neuer letzter Satz:  
"Ein konkreter Modellstraßenraum wird kurzfristig vorgeschlagen."

**I. Gemäß den Anträgen bzw. Stellungnahmen der Ortsbeiräte wird der VEP wie folgt geändert:**

**Schilksee**

**6.3.3.2 (1) Neue Linie Suchsdorf-Projensdorf-Wik-Holtenua-Friedrichsort**

#### **(S. 41)**

Es wird der letzte Satz wie folgt ersetzt: „Die Verlängerung der Bustangentialverbindung Suchsdorf-Friedrichsort nach Schilksee wird angestrebt. Eine Anbindung der nördlich des Kanals gelegenen Stadtteile an das SRB-Netz ist planerisch weiter zu verfolgen und jedenfalls mittels mit der SRB gut abgestimmter Busanbindungen sicherzustellen.“

### **Holtenau**

#### **6.4.3.4 Netzergänzungen und Ausbaumaßnahmen außerhalb der Stadtangenten (S. 54 f.)**

Es wird eingefügt: „Am Holtenauer Ortseingang (Prinz-Heinrich-Straße/B 503/Richthofenstraße ) ist ein Kreisverkehr als sinnvolle Maßnahme zu kennzeichnen.“

#### **6.3.3.4 Fördeschiffahrt (S. 43)**

Es wird eingefügt: „Die Einbindung Holtenaus in die Fördeschiffahrt ist anzustreben.“

### **Wik**

#### **6.5 Ruhender Kraftfahrzeugverkehr (S. 63)**

Es wird eingefügt: „Im Rahmen der Stadtbahnplanung ist für die Wik ein Parkraumkonzept vorzulegen“.

#### **6.4.3.5 Ausbau von Verkehrsstraßen und Sammelstraßen innerhalb der Stadtangenten (S. 56 ff.)**

Es wird eingefügt: „Die bestehende Kreisverkehrsplanung bzgl. Belvedere wird weiterverfolgt.“

### **Ravensberg/Brunswik/Düsternbrook**

#### **6.4.3.2 (10) Anschlussstelle Olshausenstraße (S. 51)**

Es wird eingefügt: „Mit geeigneten Maßnahmen ist die Qualität der angrenzenden Wohnviertel sicher zu stellen.“

#### **6.4.3.3 (18) Knoten Lehmborg/Knooper Weg/Gutenbergstraße (S. 54)**

Es ist der letzte Satz im Absatz S. 54 zu streichen. Stattdessen soll es dort heißen:

„Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung des Dreiecksplatzes sollen weiterverfolgt werden.“

### **Schreventeich/Hasseldieksdamm**

#### **6.2.3 Maßnahmen zum Ausbau und zur Verbesserung der Radverkehrsanlagen (S. 33 f.)**

Es wird eingefügt: „Die Veloroute 4 ist vorrangig weiter zu verfolgen.“

#### **6.4.3.3 (17) Knooper Weg zwischen Lehmborg und Exerzierplatz (S. 54)**

Es wird eingefügt: „Ein Grundkonzept für den Knooper Weg ist zu erstellen.“

#### **6.4.3.1 (3) Sechsstreifigkeit zwischen A 210 und B 76 (S. 48)**

Es wird der letzte Absatz wie folgt ersetzt: „Die A 215 ist sechsstreifig fest auszubauen und mit dem notwendigen Lärmschutz zu versehen.“

#### **6.2.3. Maßnahmen zum Ausbau und zur Verbesserung der Radverkehrsanlagen (Veloroute 4, S. 34)**

Es wird ergänzt „Die Verkehrsführung zwischen der Melsdorfer Straße und der Straße Uhlenkroog ist zu verändern.“



## Mettenhof

### **6.4.3.5 (32) Skandinaviendamm (S. 57)**

Ziffer 32 wie folgt neu gefasst:

„Mit der geplanten Aufwertung der A 215 auf 6 Fahrstreifen ist ein vierstreifiger Ausbau des Skandinaviendamms zwischen Kronshagener Weg und Mettenhof grundsätzlich nicht mehr zwingend erforderlich. Im Abschnitt zwischen Stockholmstraße und Claus-Sinjen-Straße sollte wegen der zahlreichen Verknüpfungen der Vierstreifigkeit weiterverfolgt werden. In diesem Zusammenhang sollte die Entwicklung der Stadtregionalbahn weiter berücksichtigt werden.“

## Mitte

### **1.1 Generalverkehrspläne und Verkehrsentwicklungsplan 2008 (S. 6 f.)**

Auf Seite 7 Mitte wird der letzte Spiegelstrich

- „Weiterentwicklung des ÖPNV durch Bau einer StadtRegionalBahn (SRB).“

ersetzt durch die Formulierung:

- „Weiterentwicklung des ÖPNV durch StadtRegionalBahn (SRB) und Bus.“

## **7. Weiteres Vorgehen, Prioritäten**

Auf Seite 90 wird an vierter Stelle die Angabe eingefügt

- „den zuständigen Ortsbeirat bzw. die zuständigen Ortsbeiräten“

## Gaarden

### **6.4.3.2 (13) Ostuferentlastungsstraße (B 502 neu)**

Auf Seite 53 wird eingefügt: „Die Planungen zu Streckenführung, Anbindung an die Preetzer Straße und Untertunnelung sind mit den Planungen für den Sportpark Gaarden und mit den anliegenden Schulen abzustimmen. Mit dem Bau der Ostuferentlastungsstraße ist der Ostring auf den notwendigen Erschließungsverkehr zu begrenzen. Der Ostring ist parallel in einer für den Stadtteil angemessenen Weise umzugestalten. Ergänzend dazu ist ein Verkehrskonzept zur Erreichbarkeit des Einkaufszentrums Gaarden („Elisabethstraße/Vinetaplatz“) von den Anschlussstellen der Ostuferentlastungsstraße in Ellerbek und Preetzer Straße zu entwickeln.“

### **6.3.3.1 StadtRegionalBahn (SRB) (S. 40 ff.)**

Es wird eingefügt: „In die Prüfung sind als Alternativen zur Elisabethstraße die Werftstraße, Schulstraße/Augustenstraße und Ostring einzubeziehen.“

### **6.4.5.3 Temporeduzierung zur Lärminderung und Optimierung des Verkehrsflusses (S. 63)**

Es wird eingefügt: „Es ist zu prüfen, ob und wie die **Bahnhofstraße** durch ein umfassendes, weitläufiges Verkehrskonzept aus dem LKW-Vorzugsnetz heraus genommen werden kann. Auf Grund der hohen Lärm- und Schadstoffbelastung der Bewohner ist zudem zu prüfen, ob Geschwindigkeitsreduzierungen zur Verbesserung der Situation für die Anlieger ganztägig oder in der Nachtzeit erforderlich werden.“

### **6.4.3.3 (19) Werftstraße zwischen Preetzer Straße und Karlstal (S. 54)**

Im 2. Absatz wird der 1. Halbsatz wie folgt geändert: **Der Ausbau der Werftstraße ist im Abschnitt zwischen Preetzer Straße und Karlstal** wegen verkehrlicher und bautechnischer Mängel dringend anzupassen.



### Suchsdorf

Folgende vom Ortsbeirat im Rahmen der Diskussion 2005 vorgeschlagenen Maßnahmen werden in den VEP aufgenommen:

Verbesserung der Radwegesituation in der Eckernförder Straße Richtung Kronshagen

Verbesserung der Fußwegesituation in der Alten Dorfstraße

Verbesserung der Fußwege- und Radwegesituation im Suchsdorfer Weg / Holmredder

Verbesserung der Straßenraumgestaltung, insbesondere im Bereich der Eckernförder Straße

### Ellerbek/Wellingdorf

#### **6.3.3.1 StadtRegionalBahn (SRB) (S. 40 ff.)**

Es wird ergänzt: **Prüfauftrag SRB auf Kieler Hein-Schönberg-Gleis:**

Eine schnelle Streckenführung der Stadtreionalbahn (SRB) über den bestehenden Gleiskörper der so genannten Hein-Schönberg-Strecke (vom Bahnhof durch Gaarden am Freibad Katzheide vorbei durch Ellerbek/Franziusallee etc.) soll durch die Verwaltung auf Machbarkeit und Effizienz überprüft werden.

**II. Die in der Geschäftlichen Mitteilung 0208 / 2008 zusammengefassten Stellungnahmen der anderen Beiräte (S. 22 ff.), der Umlandgemeinden und –städte (S. 22 ff.) und der anderen Träger öffentlicher Belange (S. S. 25-47) werden zur Kenntnis genommen und wie vorgeschlagen in den VEP übernommen, soweit sie in der o.g. GM seitens der Verwaltung mit ++ (Doppelplus) gekennzeichnet wurden.**

**III. Zur Dokumentation der nicht übernommenen Stellungnahmen werden die GM 0208 / 2008 und die Stellungnahme der Christian Albrechts Universität dem VEP als Anhang beigelegt.**

#### **IV.6.4.3.1 (4) Anschlussstelle Uhlenkrog**

Auf S. 49 wird der Punkt (4) wie folgt geändert:

2. Absatz, Zeile 5: hinter „verbunden mit“ wird „der Möglichkeit“ eingefügt;

3. Absatz, Zeile 4: Satz 3 „Die Maßnahme zeigt positive Wirkungen, allerdings nur bei umfassender Umsetzung.“ Wird ersetzt durch: „Die Maßnahme zeigt insoweit positive Wirkungen.“

3. Absatz, Zeile 7: streiche das Wort „nur“ vor „in Kombination“

Am Ende wird angefügt: „Die erreichte Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung in der Hasseer Straße wird durch geeignete Maßnahmen ausgebaut.“

**V. Insgesamt wird der Plan sorgfältig redaktionell überarbeitet.**

### Abstimmung:

Mit den Stimmen von CDU und B'90/DIE GRÜNEN mit Mehrheit beschlossen  
– bei Gegenstimmen von SPD und FDP

**Auszüge erhalten:**

**Die Oberbürgermeisterin hat auf ihren Widerspruch verzichtet.**

**Beglaubigt:**





## **ANLAGE II:**

### **STELLUNGNAHMEN UND ANTRÄGE DER ORTSBEIRÄTE**





## Zu Punkt der Tagesordnung

<b>Antrag</b>		<b>0153/2008</b> <b>öffentlich</b> <b>18.02.2008</b>
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Berichterstatter/in</b>
Ö 28.02.2008	Bauausschuss Ravensberg/Brunswik/Düsternbrook	Ortsbeirat
<b>Betreff:</b> Anschlussstelle Olshausenstraße, Entwurf des VEP		

<b>13.02.2008</b>	<b>OBR Ravensberg/Brunswik/Düsternbrook</b>
<b>Alternative Abstimmung über 2 Vorschläge als Ersatz für die beiden letzten Sätze im Entwurf des VEP, Seite 51, Ziff. 10:</b> Vorschlag 1 „Die Verkehrsführung wird so ausgestaltet, dass kein zusätzlicher Durchgangsverkehr entstehen kann.“ erhält drei Stimmen, Vorschlag 2 (s.u.) erhält 5 Stimmen.	

### **Antrag:**

Mit geeigneten Maßnahmen ist die Qualität der angrenzenden Wohnviertel sicher zu stellen.

### **Begründung:**

Der Ortsbeirat erkennt an, dass die Maßnahme „Anschlussstelle Olshausenstraße“ der Verkehrsentslastung der Wohnbereiche Klausbrook, Westring und Gutenbergstraße dient. Durch diese Maßnahme darf es aber zu keiner Verlagerung zusätzlicher Verkehre z.B. in den Wohnbereich Düsternbrook kommen. Dieses muss durch geeignete Maßnahmen sichergestellt werden.

gez. Georg Zacher  
Ortsbeirat Ravensberg/Brunswik/Düsternbrook





## Zu Punkt der Tagesordnung

<b>Antrag</b>		<b>0154/2008</b> <b>öffentlich</b> <b>18.02.2008</b>
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Berichterstatter/in</b>
Ö 28.02.2008	Bauausschuss Ravensberg/Brunswik/Düsternbrook	Ortsbeirat
<b>Betreff:</b> Dreiecksplatz, Entwurf des VEP		
<b>13.02.2008</b>	<b>OBR Ravensberg/Brunswik/Düsternbrook</b>	
Abstimmung: einstimmig		

### **Antrag:**

Die beiden letzten Sätze im **Absatz 1 unter Ziff. 18, S. 54** sowie der **1. Satz des 2. Absatzes sind zu streichen**. Stattdessen soll es dort heißen:

**Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung des Dreiecksplatzes sollen weiterverfolgt werden.“**

### **Begründung:**

Der Ortsbeirat ist der festen Überzeugung, dass es möglich sein muss, weitere Maßnahmen der Qualitätsverbesserung des Dreiecksplatzes umzusetzen, ohne die Leistungsfähigkeit dieses Straßenzuges einzuschränken. Dabei definiert der Ortsbeirat „Leistungsfähigkeit“ nicht ausschließlich über die Anzahl von KFZ-Bewegungen pro Zeiteinheit. Die Leistungsfähigkeit dieses Straßenzuges hat sich selbstverständlich auch an den Bedürfnissen der dort wohnenden und arbeitenden Menschen zu orientieren.

gez. Georg Zacher  
Ortsbeirat Ravensberg/Brunswik/Düsternbrook





## Zu Punkt der Tagesordnung

<b>Antrag</b>		<b>0161/2008</b> <b>öffentlich</b> <b>19.02.2008</b>
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Berichterstatter/in</b>
Ö 28.02.2008	Bauausschuss	Ortsbeirat Wik
<b>Betreff:</b> VEP 2008, Gewerbegebiet Tannenberg/Projensdorfer Straße (S. 55, Punkte 23 des VEP)		

<b>14.02.2008</b>	<b>Ortsbeirat Wik</b>
Abstimmung: einstimmig	

**Antrag:**

Die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Tannenberg für PKW und ÖPNV über die Projensdorfer Straße soll erhalten bleiben. Der LKW-Verkehr ist durch das Gewerbegebiet (ehemals Stadtwerke) zu leiten. Die Schleusenstraße ist für den LKW-Verkehr mit Ausnahme des ÖPNV zu sperren. Der LKW-Verkehr ist über das ehemalige Stadtwerkegelände zu leiten. (siehe Karte)

**Begründung:**

Die Schleusenstraße ist jetzt schon eine mit Lärm sehr hoch belastete Straße (siehe VEP, Abb. 5-1). Dagegen ist die Lärmbetroffenheit im Bereich der Projensdorfer Straße, die gesperrt werden soll, sehr gering. Dass der Verkehr hier nun von einer gering belasteten Straße auf eine Straße mit hoher Verkehrsbelastung umgeleitet werden soll, widerspricht dem Anliegen der Stadt, die Verkehrsbelastung für die Bürger gleichmäßiger und gerechter zu verteilen.

Hinzu kommt, dass sich morgens auf der Linksabbiegerspur schon jetzt der vom Wiker Knoten kommende Berufsverkehr staut. Ein höheres Berufsverkehrsaufkommen würde die Kreuzung Prinz-Heinrichstraße/Schleusenstraße nicht verkraften. Ein Ausweichen des Verkehrs in Wohngebiete wäre die Folge. Dieses würde den Zielen des VEP zuwiderlaufen.

Der Antrag des Ortsbeirates Wik ist daher eine gute Lösung, der die bauliche Situation in der Projensdorfer Straße berücksichtigt und gleichzeitig eine Entlastung des Lärms für die Menschen in der Projensdorfer Straße und der Schleusenstraße bedeutet.

gez. Jan Wohlfarth  
Ortsbeiratsvorsitzender





## Zu Punkt der Tagesordnung

<b>Antrag</b>		<b>0162/2008</b> öffentlich <b>19.02.2008</b>
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Berichtersteller/in</b>
Ö 28.02.2008	Bauausschuss	Ortsbeirat Wik
<b><u>Betreff:</u></b> VEP 2008, Parkraumkonzept für die Holtenauer Straße bei Einführung der SRB		

<b>14.02.2008</b>	<b>Ortsbeirat Wik</b>
Abstimmung: einstimmig	

**Antrag:**

Im Rahmen der Stadtbahnplanung ist für die Wik ein Parkraumkonzept vorzulegen.

**Begründung:**

Durch die Umbaumaßnahmen in der Holtenauer Straße Ende der 90iger Jahre gingen viele Parkplätze verloren. Schon damals herrschte ein hoher Parkplatzdruck, der sich durch den Umbau weiter verschärft hat. Durch den Bau einer Stadtbahntrasse drohen weitere Parkflächen verloren zu gehen. Hier bedarf es eines Lösungskonzepts.

gez. Jan Wohlfarth  
Ortsbeiratsvorsitzender



## Zu Punkt der Tagesordnung

<b>Antrag</b>		<b>0163/2008</b> <b>öffentlich</b> <b>19.02.2008</b>
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Berichterstatter/in</b>
Ö 28.02.2008	Bauausschuss	Ortsbeirat Wik
<b>Betreff:</b> VEP 2008, Kreisverkehr Belvedere (Ergänzung zu S. 57, Punkt 27 des VEP)		

<b>14.02.2008</b>	<b>Ortsbeirat Wik</b>
Abstimmung: einstimmig	

**Antrag:**

Die bestehende Kreisverkehrsplanung bzgl. Belvedere wird umgesetzt.

**Begründung:**

Der jetzige Zustand der Kreuzung führt oft zu einem verkehrswidrigen Verhalten der Autofahrer auf der Kreuzung Belvedere. Dieses ist vor allem dann der Fall, wenn Pkw aus der Projensdorfer Straße kommen und auf die Holtenauer Straße einbiegen wollen oder zum Penny-Markt. Hinzu kommt, dass über die Hanssenstraße und die Kampenstraße ausgewichen wird, um über die Holtenauer Str. in Richtung Innenstadt fahren zu können. Beide Straßen sind sehr eng, so dass bei Begegnungen von zwei Fahrzeugen oft ausgewichen wird, indem über den Bürgersteig gefahren wird. Nur ein Kreisell kann dieses Problem lösen. Daher sollte die Kreisellösung mit in den VEP mit aufgenommen werden.

gez. Jan Wohlfarth  
Ortsbeiratsvorsitzender



## Zu Punkt der Tagesordnung

<b>Antrag</b>		<b>0171/2008</b> <b>öffentlich</b> <b>21.02.2008</b>
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Berichterstatter/in</b>
Ö 28.02.2008	Bauausschuss	Ortsbeirat Mitte
<b><u>Betreff:</u></b> ÖPNV und StadtRegionalBahn (SRB)		

**Antrag:**

Im vorliegenden Entwurf eines VEP 2008 wird auf Seite 7 (Mitte) in Kapitel **1.1 Generalverkehrspläne und Verkehrsentwicklungsplan 2008** die dort ersichtliche Feststellung

- Weiterentwicklung des ÖPNV durch Bau einer StadtRegionalBahn (SRB)

ersetzt durch die Formulierung:

- Weiterentwicklung des ÖPNV durch StadtRegionalBahn (SRB) und Bus.

**Begründung:**

Die für die Antragsberechtigung erforderliche Bezogenheit des Sachverhalts auf den Bezirk des Ortsbeirates Mitte leitet sich daraus ab, dass alle bestehenden und alle erwogenen ÖPNV-Linien das Gebiet des Ortsbeirates Mitte durchqueren und sich dort die am meisten frequentierten Halte- und Umsteigepunkte befinden: von der Gablenzbrücke über Hauptbahnhof und Holstenplatz bis zum Dreiecksplatz.

Das vorgelegte Zahlenmaterial und die noch nicht planungssichere Vorhersehbarkeit zukünftiger Verkehrsmittelwahlen („modal split“) lassen im gegenwärtigen Zeitpunkt als ratsam erscheinen, die Weiterentwicklung des ÖPNV als Ziel zu setzen, die Wahl der Instrumente zur Erreichung dieses Ziels aber einem späteren Zeitpunkt und verlässlichen Entscheidungsgrundlagen zu überlassen.

gez. Dr. Jürgen D. Berndt  
Ortsbeiratsvorsitzender



## Zu Punkt der Tagesordnung

<b>Antrag</b>		<b>0172/2008</b> <b>öffentlich</b> <b>21.02.2008</b>
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Berichterstatter/in</b>
Ö 28.02.2008	Bauausschuss	Ortsbeirat Mitte
<b><u>Betreff:</u></b> Fördeschiffahrt		

**Antrag:**

Im vorliegenden Entwurf eines VEP 2008 wird auf S. 43 in Kapitel 6.3.3.4 **Fördeschiffahrt** der erste Absatz um folgende Formulierung ergänzt:

Bei der Erreichung dieses Zieles sind die bundesgesetzlichen Regelungen (Seeschiffahrtsstraßenordnung) zu beachten

**Begründung:**

Die für die Antragsberechtigung erforderliche Bezogenheit des Sachverhalts auf den Bezirk des Ortsbeirats Mitte ergibt sich daraus, dass das westliche Fördeufer von der Gablenzbrücke bis zur Seeburg zum Bezirk des Ortsbeirats Mitte gehört und die Anlegestellen Hörn, Bahnofsbrücke und Seegartenbrücke umfasst.

Auch für Fördedampfer gilt, dass sie südlich der Linie Laboer Ehrenmal - Strande/Bülk höchstens 18,5 km/h (= 10 kn) fahren und südlich vom Leuchtturm Friedrichsort innerhalb eines Uferabstandes von weniger als 200 m nur 10 km/h (= 5,4 kn) fahren dürfen (§ 26 SeeSchStrO).

Würden Fördedampfer zwischen Bellevue und Mönkeberg auf den ca. 1.500 m, auf denen zwischen diesen beiden Anlegestellen 18,5 km/h erlaubt sind, doppelt so schnell - also 37 km/h - fahren (dürfen), dann brächte das auf dieser Relation eine Fahrzeitverkürzung von knapp 2,5 Minuten. Auf der Relation Reventloubbrücke - Schwentinemündung würden bei gleicher Annahme 50 Sekunden gewonnen.

gez. Dr. Jürgen D. Berndt  
Ortsbeiratsvorsitzender



## Zu Punkt der Tagesordnung

<b>Antrag</b>		<b>0173/2008</b> <b>öffentlich</b> <b>21.02.2008</b>
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Berichterstatter/in</b>
Ö 28.02.2008	Bauausschuss	Ortsbeirat Mitte
<b><u>Betreff:</u></b> Darstellung nicht berücksichtigter Anträge		

**Antrag:**

Der - noch von der Ratversammlung zu beschließenden - endgültigen Fassung des Verkehrsentwicklungsplans 2008 werden als Anhang jene Anträge (mit Begründungen) der Ortsbeiräte beigelegt, die letztlich nicht im Verkehrsentwicklungsplan 2008 berücksichtigt wurden. Im Text des endgültigen Verkehrsentwicklungsplanes 2008 wird an den betroffenen Stellen durch eine Fußnote auf den im Anhang befindlichen Antrag des jeweils zuständigen Ortsbeirates hingewiesen.

**Begründung:**

Im Bezirk des Ortsbeirats Mitte stellen bei der zukünftigen Umsetzung von Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplanes 2008 (VEP) Verfügbarkeit und Kenntnis der vom OBR Mitte eingebrachten, aber unberücksichtigt gebliebenen Vorschläge wichtige und kostenlose Orientierungshilfen für die Entscheidungsfindung dar. Von allein werden Überlegungen auf die Frage gelenkt: Warum ist damals dem Vorschlag des OBR Mitte nicht oder nur anders gefolgt worden und was spricht jetzt für oder gegen diesen früheren Vorschlag ?

Ferner finden sich in einem solchen Anhang Bürger und Ortsbeirat des Bezirks Mitte wieder, die sich jetzt intensiv mit dem VEP beschäftigt haben, deren Vorschläge - aus welchen Gründen auch immer - gegenwärtig nicht berücksichtigt wurden, aber später nochmals auf den Prüfstand kommen: Keine Arbeit ist vergeblich gewesen.

Schließlich ermöglicht dieser einfache drucktechnische Vorschlag einen nachvollziehbaren methodischen Weg zum Verständnis dessen, was zwar heute in den VEP geschrieben ist, aber erst morgen oder noch später zur Entscheidung ansteht: Anerkannten Interpretationswerkzeugen, insbesondere der subjektiv-teleologischen („historischen“) und der objektiv-teleologischen („ratio legis“) Interpretation wird der Weg geebnet.

gez. Dr. Jürgen D. Berndt  
Ortsbeiratsvorsitzender





## Zu Punkt                      der Tagesordnung

<b>Antrag</b>		<b>0174/2008</b> <b>öffentlich</b> <b>21.02.2008</b>
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Berichtersteller/in</b>
Ö 28.02.2008	Bauausschuss	Ortsbeirat Mitte
<b>Betreff:</b> Weiteres Vorgehen mit Ortsbeiratsbeteiligung		

<b>19.02.2008</b>	<b>Ortsbeirat Mitte</b>
<b>Abstimmung:</b> Einstimmig	

**Antrag:**

Im vorliegenden Entwurf eines VEP 2008 wird auf Seite 90 bei TOP 7 **Weiteres Vorgehen, Prioritäten** an vierter Stelle die Angabe eingefügt

- den zuständigen Ortsbeirat bzw. die zuständigen Ortsbeiräte

**Begründung:**

Verkehrsprojekte im Bezirk des Ortsbeirates Mitte gehören zu den Angelegenheiten, die die Beteiligung des hierfür örtlich zuständigen Ortsbeirates Mitte auslösen (vgl. § 2 Abs. 1 Nrn. 6 bis 9 Geschäftsordnung für die Ortsbeiräte der Landeshauptstadt Kiel vom 23. Mai 2002).

Daher ist planerisch und methodisch nur konsequent, den Ortsbeirat (ggf. mehrere Ortsbeiräte) in das vorgeschlagene offizielle Arbeitsprogramm für Verkehrsplanungsprojekte aufzunehmen.

gez. Dr. Jürgen D. Berndt  
Ortsbeiratsvorsitzender



## Zu Punkt der Tagesordnung

<b>Antrag</b>		<b>0178/2008</b> <b>öffentlich</b> <b>22.02.2008</b>
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Berichterstatter/in</b>
Ö 28.02.2008	Bauausschuss Schreventeich/Hasseldieksdamm	Ortsbeirat
<b>Betreff:</b> Verkehrsentwicklungsplan für den Bereich Schreventeich		

### **Beschlüsse:**

<b>14.02.2008</b>	<b>Ortsbeirat Schreventeich/Hasseldieksdamm</b>
Abstimmung zu Antrag 1: <b>einstimmig</b> Abstimmung zu Antrag 2: <b>einstimmig</b> Abstimmung zu Antrag 3: <b>einstimmig</b> Abstimmung zu Antrag 4: <b>einstimmig</b> Abstimmung zu Antrag 5: <b>mit Mehrheit bei 5 Ja-Stimmen gegen 1 Nein-Stimme</b>	

#### **1. Antrag:**

Der Planungsbereich der Veloroute 4 am Hasseldieksdammer Weg ist klarzustellen.

#### **2. Antrag:**

Ein Grundkonzept für den Knooper Weg ist zu erstellen. Für den Knooper Weg konnte kein schlüssiges Konzept gefunden werden.

#### **3. Antrag:**

Der Straßenraum ist bei Grundsanierungen individuell einzuteilen.

#### **4. Antrag:**

Maßnahmen zur Temporeduzierung im Ortsbeiratsbereich sind vor der jeweiligen Einführung vorzustellen.

#### **5. Antrag:**

Planungen für die Parkraumbewirtschaftungen im Bereich Schrevenpark, sowie Eckernförderstraße, Hasseldieksdammer Weg und Westring sind einzustellen.

***Über die Anträge soll einzeln abgestimmt werden.***

**Zu Punkt** **der Tagesordnung**

<b>Antrag</b>		<b>0181/2008</b> <b>öffentlich</b> <b>25.02.2008</b>
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Berichterstatter/in</b>
Ö 28.02.2008	Bauausschuss	Ortsbeirat Hassee/Vieburg
<b>Betreff:</b> VEP 2008, hier: AS Uhlenkrog		

<b>19.02.2008</b>	<b>Ortsbeirat Hassee/Vieburg</b>
Abstimmung: fünf Ja-Stimmen und drei Nein-Stimmen	

**Antrag:**

Der Ortsbeirat Hassee/Vieburg hat den Verkehrsentwicklungsplan 2008 nach ausgiebiger Diskussion zur Kenntnis genommen.

Erweist darauf hin, dass zwei Hasseer Bürgerinitiativen erhebliche Vorbehalte gegen den geplanten Autobahnanschluss Uhlenkrog vorgebracht haben.

gez. Franz Heckrodt  
Ortsbeiratsvorsitzender

gez. Rüdiger Karschau  
stellvertretender Ortsbeiratsvorsitzender

**PS:** Der Bau der Südspange als nördlichstes Teilstück der A21 wurde auf gleicher Sitzung mit Stimmenmehrheit befürwortet.



## Zu Punkt der Tagesordnung

<b>Antrag</b>		<b>0186/2008</b> <b>öffentlich</b> <b>27.02.2008</b>
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Berichterstatter/in</b>
Ö	Bauausschuss	Ortsbeirat Holtenau
<b>Betreff:</b> VEP für den Bereich Holtenau		

### **Beschlüsse:**

<b>26.02.08</b>	<b>Ortsbeirat Holtenau</b>
Abstimmung zu Antrag 1: <b>einstimmig</b> Abstimmung zu Antrag 2: <b>einstimmig</b> Abstimmung zu Antrag 3: <b>mit Mehrheit bei 5 Ja-Stimmen und 2 Enthaltungen</b> Abstimmung zu Antrag 4: <b>einstimmig</b> Abstimmung zu Antrag 5: <b>einstimmig</b> Abstimmung zu Antrag 6: <b>mit Mehrheit bei 6 Ja-Stimmen und 1 Gegenstimme</b>	

### **Antrag 1**

Am Holtenauer Ortseingang (Prinz-Heinrich-Straße/ B 503 / Richthofenstraße) ist ein Kreisverkehr als sinnvolle Maßnahme zu kennzeichnen.

### **Antrag 2**

Die Ausweitung der schon bestehenden Tempo-30-Zonen in Holtenau zu einer flächendeckenden, stadtteilweiten Groß-Zone ist in den VEP aufzunehmen.

### **Antrag 3**

Die bessere Anbindung der nördlichen Stadtteile an das ÖPNV-Netz einschließlich einer Erweiterung der geplanten Trassenführung der Stadt-Regional-Bahn (SRB) ist zu überprüfen.

### **Antrag 4**

Die konkreten verkehrlichen Probleme und Bedürfnisse aller Stadtteile sind zu analysieren und in einem Anhang dem VEP hinzuzufügen. Als Grundlage dafür könnten die vorliegenden Ergebnisse der ersten Beteiligungsrunde (Mängelanalyse aus dem Jahre 2005 dienen).

### **Antrag 5**

Unter dem Punkt 6.3.3.4 ist konkret die Einbindung Holtenaus in die Fördeschiffahrt anzustreben.

### **Antrag 6**

Die Aufrechterhaltung des Flughafen sollte relativiert werden und um den Punkt 'Weitere Nutzungsmöglichkeit des Flughafengeländes' ergänzt werden.

**Über die Anträge soll einzeln abgestimmt werden.**



## Zu Punkt der Tagesordnung

<b>Antrag</b>		<b>0190/2008</b> <b>öffentlich</b> <b>27.02.2008</b>
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Berichterstatter/in</b>
Ö 28.02.2008	Bauausschuss Schreventeich/Hasseldieksdamm	Ortsbeirat
<b>Betreff:</b> Verkehrsentwicklungsplan im Ortsbeirat Hasseldieksdamm		

### Beschlüsse:

<b>22.02.2008</b>	<b>Ortsbeirat Schreventeich/Hasseldieksdamm</b>
Abstimmung zu Antrag 1: <b>mit Mehrheit beschlossen bei 5 Ja-Stimmen von SPD und Grünen gegen 4 Nein-Stimmen und einer Enthaltung der CDU</b>	
Abstimmung zu Antrag 2: <b>mit Mehrheit beschlossen bei 6 Ja-Stimmen gegen eine Nein-Stimme und 3 Enthaltungen</b>	
Abstimmung zu Antrag 3: <b>mit Mehrheit beschlossen bei 6 Ja-Stimmen gegen 2 Nein-Stimmen und zwei Enthaltungen</b>	
Abstimmung zu Antrag 4: <b>einstimmig</b>	
Abstimmung zu Antrag 5: <b>einstimmig</b>	
Abstimmung zu Antrag 6: <b>abgelehnt bei 5 Ja-Stimmen der CDU und 5 Nein-Stimmen von SPD und Grünen</b>	
Abstimmung zu Antrag 7: <b>einstimmig</b>	

### Antrag 1:

1. Die Planungen zur Uhlenkrog-Rampe werden vom Ortsbeirat Schreventeich/Hasseldieksdamm abgelehnt.
2. *Die Ratsversammlung möge beschließen:* Die Planungen zur Uhlenkrog-Rampe werden aus dem Verkehrsentwicklungsplan gestrichen.

### Antrag 2:

Die A 215 ist sechsstreifig fest auszubauen und mit dem notwendigen Lärmschutz zu versehen.

### Antrag 3:

Die Planungen für die Russeer Rampe sind beizubehalten.

Über **Antrag 4** wird hilfsweise beschlossen, falls der Antrag Nr. 1 negativ durch die Verwaltung entschieden werden sollte:

Beim Bau der Uhlenkrog-Rampe ist auf eine Öffnung in Richtung Hasseldieksdamm zu verzichten. Ein entsprechender Lärmschutz für alle Anwohner ist vorzusehen.





**Zu Punkt der Tagesordnung**

<b>Antrag</b>		<b>0193/2008</b> <b>öffentlich</b> <b>28.02.2008</b>
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Berichterstatter/in</b>
Ö 28.02.2008	Bauausschuss Schreventeich/Hasseldieksdamm	Ortsbeirat
<b>Betreff:</b> Verkehrsentwicklungsplan - Westring zwischen Gutenbergstraße und Eckernförder Straße		

**Beschlüsse:**

<b>14.02.2008</b>	<b>Ortsbeirat Schreventeich/Hasseldieksdamm</b>
Abstimmung: einstimmig	

**Antrag:**

*Die Ratsversammlung möge beschließen:*

Die im VEP unter Punkt 6.4.3.6 (S.59) genannte **Grundsanie rung des Westrings zwischen Gutenbergstraße und Eckernförder Straße** wird in die **Ausbaumaßnahmen** unter Punkt 6.4.3.5 (S.56) eingeordnet.

**Begründung:**

Eine reine Instandsetzung ist an dieser Stelle nicht ausreichend. Eine Überplanung des Westrings ist in diesem Bereich erforderlich.

gez. Lars Juister

**Zu Punkt** **der Tagesordnung**

<b>Antrag</b>		<b>0194/2008</b> <b>öffentlich</b> <b>28.02.2008</b>
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Berichtersteller/in</b>
Ö 28.02.2008	Bauausschuss	Ortsbeirat Mettenhof
<b>Betreff:</b> Verkehrsentwicklungsplan 2008 hier: Skandinaviendamm		

**Antrag:**

Die den Stadtteil Mettenhof betreffende Ziffer 32 (S. 57) im Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2008 ist redaktionell zu überarbeiten und wie folgt neu zu fassen:

“Mit der geplanten Aufwertung der A 215 auf 6 Fahrstreifen ist ein vierstreifiger Ausbau des Skandinaviendamms zwischen Kronshagener Weg und Mettenhof grundsätzlich nicht mehr zwingend erforderlich. Im Abschnitt zwischen Stockholmstraße und Claus-Sinjen-Straße sollte wegen der zahlreichen Verknüpfungen die Vierstreifigkeit weiterverfolgt werden. In diesem Zusammenhang sollte die Entwicklung der Stadtregionalbahn weiterberücksichtigt werden.“

**Begründung:**

Der Leiter des Tiefbauamtes hat in der Sitzung des Ortsbeirates erklärt, dass diese Änderung den Intentionen des VEP entspricht und redaktionell übernommen werden kann.

Der Ortsbeirat Mettenhof hat diesen Antrag in seiner Sitzung am 27.02.2008 einstimmig beschlossen.



**Zu Punkt der Tagesordnung**

<b>Antrag</b>		<b>0195/2008</b> <b>öffentlich</b> <b>28.02.2008</b>
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Berichterstatter/in</b>
Ö 28.02.2008	Bauausschuss Schreventeich/Hasseldieksdamm	Ortsbeirat
<b>Betreff:</b> Verkehrsentwicklungsplan - Überplanung und Umgestaltung des Westring zwischen Eckernförder Straße und Hasseldieksdammer Weg		

**Beschlüsse:**

<b>14.02.2008</b>	<b>Ortsbeirat Schreventeich/Hasseldieksdamm</b>
Abstimmung: mit Mehrheit	

**Antrag:**

*Die Ratsversammlung möge beschließen:*

In den VEP wird die Überplanung und Umgestaltung des Westrings zwischen Eckernförder Straße und Hasseldieksdammer Weg eingefügt.

**Begründung:**

Die Überplanung des Westrings wurde im Kontext des Baus der Mühlenwegtrasse zugesagt. Die Umgestaltung ist sinnvoll und steht noch immer aus.

gez. Lars Juister



## Zu Punkt der Tagesordnung

<b>Antrag</b>		<b>0203/2008</b> <b>öffentlich</b> <b>29.02.2008</b>
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Berichterstatter/in</b>
Ö 06.03.2008	Bauausschuss Dietrichsdorf/Oppendorf	Ortsbeirat Neumühlen-
<b>Betreff:</b> Verkehrsentwicklungsplanung OBR Neumühlen-Dietrichsdorf/Oppendorf		

### **Beschlüsse:**

<b>28.02.2008</b>	<b>Ortsbeirat Neumühlen-Dietrichsdorf/Oppendorf</b>
Abstimmung zu Antrag 1: mit Mehrheit bei 6 Ja-Stimmen gegen 2 Nein-Stimmen der CDU Abstimmung zu Antrag 2: einstimmig Abstimmung zu Antrag 3: einstimmig	

### **Antrag 1:**

*Der Ortsbeirat fordert die Verwaltung auf, die Umsetzung der Westtangente weiter zu verfolgen.*

### **Antrag 2:**

*Der Ortsbeirat fordert die Verwaltung auf, das Projekt Stadtrationalbahn mit Nachdruck, insbesondere im Hinblick auf die notwendige Schwentinequerung, zu betreiben.*

### **Antrag 3:**

*Der Ortsbeirat fordert eine Bedienung der Schwentinelinie nicht nur Werktags, sondern insbesondere im Sommer auch am Wochenende, um die Schwentine-Region als Teil des städtischen Tourismuskonzeptes besser zu erschließen.*

### **Begründung zu Antrag 1:**

Der Ortsbeirat begrüßt die Aufnahme des Vorhabens im Verkehrsentwicklungsplan. Diese Straße dient der Anbindung des Ostuferhafens sowie der Entlastung der Stadtteilmitte.

### **Begründung zu Antrag 2:**

Die Stadtrationalbahn ist ein hervorragendes Mittel, um den Stadtteil in seiner Randlage in kürzester Zeit besser an die Innenstadt und die Region anzubinden. Dies fördert ebenfalls die Erreichbarkeit der Fachhochschule und ggf. auch die Schaffung von neuen Arbeitsplätzen im Stadtteil.

### **Begründung zu Antrag 3:**

Die Schwentinelinie als Teil der Fördeschiffahrt ist die kürzeste Verbindung des Westufers mit dem Stadtteil. Darüber hinaus sollte die Linie auch die Erreichbarkeit der im Stadtteil vorhandenen Einrichtungen wie Mediendom, Planetarium und Metallgießerei unterstützen.



## Zu Punkt der Tagesordnung

<b>Antrag</b>		<b>0243/2008</b> <b>öffentlich</b> <b>13.03.2008</b>
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Berichterstatter/in</b>
Ö 17.03.2008	Bauausschuss	Der Ortsbeiratsvorsitzende
<b>Betreff:</b> Verkehrsentwicklungsplanung für den Bereich Gaarden		

### Beschlüsse:

<b>12.03.2008</b>	<b>Ortsbeirat Gaarden</b>
<p>Abstimmung zu Antrag 1: <b>mit Mehrheit</b> bei 6 Ja-Stimmen der SPD, 1 Nein-Stimme der Grünen und 4 Enthaltungen der CDU</p> <p>Abstimmung zu Antrag 2: <b>mit Mehrheit</b> bei 6 Ja-Stimmen der SPD, 3 Enthaltungen der CDU und 2 Nein-Stimmen der Grünen und der CDU</p> <p>Abstimmung zu Antrag 3: <b>einstimmig</b></p> <p>Abstimmung zu Antrag 4: <b>mit Mehrheit</b> bei 7 Ja-Stimmen der SPD und Grünen und 4 Enthaltungen der CDU</p> <p>Abstimmung zu Antrag 5: <b>mit Mehrheit</b> bei 7 Ja-Stimmen der SPD und der Grünen und 4 Enthaltungen der CDU</p> <p>Abstimmung zu Antrag 6: <b>mit Mehrheit</b> bei 7 Ja-Stimmen der SPD und der Grünen und 4 Enthaltungen der CDU</p> <p>Abstimmung zu Antrag 7: <b>mit Mehrheit</b> bei 7 Ja-Stimmen der SPD und der Grünen und 4 Enthaltungen der CDU</p>	

### Antrag 1:

Es sind alle erforderlichen planerischen Aktivitäten zur **Ostuferentlastungsstraße** aufzunehmen, die eine beschleunigte Genehmigung und Realisierung der Ostuferentlastungsstraße ermöglichen. Die Planungen zu Streckenführung, Anbindung an die Preetzer Straße und Untertunnelung sind mit den Planungen für den Sportpark Gaarden und mit den anliegenden Schulen abzustimmen. Mit dem Bau der Ostuferentlastungsstraße ist der Ostring auf den notwendigen Erschließungsverkehr zu begrenzen. Der Ostring ist parallel in einer für den Stadtteil angemessenen Weise umzugestalten. Ergänzend dazu ist ein Verkehrskonzept zur Erreichbarkeit des Einkaufszentrums Gaarden („Elisabethstraße/Vinetaplatz“) von den Anschlussstellen der Ostuferentlastungsstraße in Ellerbek und Preetzer Straße zu entwickeln.

### Antrag 2:

Die Maßnahmen zur Realisierung der **Südspange** Gaarden als Teil der A 21 mit einer Fortsetzung durch Anbindung an die Ostuferentlastungsstraße sind vordringlich zu verfolgen.

### Antrag 3:

Zur Stärkung des ÖPNV und Attraktivitätssteigerung ist als Ergänzung zum Busverkehr die





## Zu Punkt                      der Tagesordnung

<b>Antrag</b>		<b>0244/2008</b> <b>öffentlich</b> <b>13.03.2008</b>
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Berichterstatter/in</b>
Ö 17.03.2008	Bauausschuss	Ortsbeirat Suchsdorf
<b>Betreff:</b> Ortsbeirat Suchsdorf - Antrag zum VEP		

**Beschlüsse:**

<b>11.03.08</b>	<b>Ortsbeirat Suchsdorf</b>
Abstimmung: einstimmig	

**Antrag:**

Die vom Ortsbeirat im Rahmen der Diskussion 2005 vorgeschlagenen Maßnahmen sollen in den VEP aufgenommen werden:

- Verbesserung der Radwegesituation in der Eckernförder Straße Richtung Kronshagen
- Verbesserung der Fußwegesituation in der Alten Dorfstraße
- Verbesserung der Fußwege- und Radwegesituation im Suchsdorfer Weg / Holmredder
- Qualifizierte Umgestaltung des Rungholtplatzes
- Schifffahrtsanleger in Höhe der Gaststätte Margaretental
- Verbesserung der Straßenraumgestaltung, insbesondere im Bereich der Eckernförder Straße

Der Ortsbeirat begrüßt die Planung für eine Stadt- und Regionalbahn mit einer Trassenführung nach Suchsdorf

Die Verwaltung wird gleichzeitig aufgefordert, alle den Ortsbeirat Suchsdorf betreffenden Punkte aus dem VEP rechtzeitig vor Beschlussfassung in den städtischen Gremien dem Ortsbeirat vorzustellen und gegebenenfalls mit ihm und den Bürgern zu diskutieren.

gez. Hans-Jürgen Lembke  
Ortsbeiratsvorsitzender



## Zu Punkt der Tagesordnung

<b>Antrag</b>		<b>0246/2008</b> <b>öffentlich</b> <b>13.03.2008</b>
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Berichterstatter/in</b>
Ö 17.03.2008	Bauausschuss Ravensberg/Brunswik/Düsternbrook	Ortsbeirat
<b>Betreff:</b> Feldstraße zwischen Brunswiker Straße und Beselerallee im Verkehrsentwicklungsplan		

<b>12.03.2008</b>	<b>OBR Ravensberg/Brunswik/Düsternbrook</b>
Abstimmung: einstimmig.	

### Antrag:

Sofern die Änderung verfahrensmäßig noch umsetzbar ist, bittet der Ortsbeirat darum, den ersten Satz auf Seite 57 unter Punkt 31 (Feldstraße zwischen Brunswiker Straße und Beselerallee) wie folgt zu verändern: „Die Feldstraße als wichtige Zufahrt zur Innenstadt und Erschließungsachse des Stadtteils muss im Abschnitt zwischen den Unikliniken und der Beselerallee für die Belange insbesondere des ÖPNV ertüchtigt werden.“

### Begründung:

Die im derzeitigen VEP-Entwurf gewählte Formulierung „Ausbau auf die Belange des Schwerverkehrs“ ist nach Auffassung des Ortsbeirats zu weitgehend.

gez. Dr. Doris Köster-Bunselmeyer  
Ortsbeirat Ravensberg/Brunswik/Düsternbrook



## Zu Punkt der Tagesordnung

<b>Antrag</b>		<b>0248/2008</b> <b>öffentlich</b> <b>14.03.2008</b>
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Berichterstatter/in</b>
Ö 17.03.2008	Bauausschuss	Der Ortsbeiratsvorsitzende
Ö 17.04.2008	Ratsversammlung	Der Ortsbeiratsvorsitzende
<b>Betreff:</b> Verkehrsplanung für Ellebek/Wellingdorf hier: Antrag auf Zurückstellung		

### Beschlüsse:

<b>05.03.2008</b>	<b>Ortsbeirat Ellerbek/Wellingdorf</b>
Abstimmung zu Antrag (7.1) : Rückstellung des VEP – einstimmig -	

### Antrag (7.1):

Der Beschluss über den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) wird zurückgestellt.

### Begründung:

Die Anträge, Anregungen und Anfragen u.a. der Ortsbeiräte zum VEP sollen vor einer endgültigen Beschlussfassung in der Ratsversammlung beantwortet bzw. bearbeitet werden und die Rückmeldungen aus den Ortsbeiräten hierzu gehört werden.

Mit der verkehrlichen Entwicklung und seinen Folgen für die nächsten Jahrzehnte verbinden sich für die Bürgerinnen und Bürger viele Hoffnungen aber vor allem auch Ängste. Diese müssen ernst genommen und ausreichend diskutiert werden. Sie im Anhang nur anzufügen, reicht dem Ortsbeirat nicht aus.

Der Ortsbeirat hat diesen Antrag in seiner Sitzung am 05. März 2008 einstimmig beschlossen.

gez. Peter A. Kokocinski  
- Ortsbeiratsvorsitzender -



## Zu Punkt der Tagesordnung

<b>Antrag</b>		<b>0249/2008</b> <b>öffentlich</b> <b>14.03.2008</b>
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Berichterstatter/in</b>
Ö 17.03.2008	Bauausschuss	Der Ortsbeiratsvorsitzende
<b>Betreff:</b> Einzelanträge zur Verkehrsentwicklungsplanung für den Bereich Ellerbek/Wellingdorf		

### Beschlüsse:

<b>05.03.2008</b>	<b>Ortsbeirat Ellerbek/Wellingdorf</b>
Abstimmung zu Antrag (7.2): Prüfauftrag Ausbau Wellseedamm -einstimmig- Abstimmung zu Antrag (7.3): Keine SRB im Ortskern Wellingdorf -einstimmig- Abstimmung zu Antrag (7.4): Prüfauftrag SRB auf Kieler Hein-Schönberg-Gleis -einstimmig- Abstimmung zu Antrag (7.5): Prüfauftrag SRB Emissionen + Fahrzeiten -einstimmig- Abstimmung zu Antrag (7.6): Ellerbeker Tunnel -einstimmig bei einer Enthaltung-	

### Antrag (7.2) - Prüfauftrag Ausbau Wellseedamm:

Effizienz und Folgen eines Ausbaus (der Streckenführung B404 zur B76) des Wellseedamms ab der Edisonstraße bis zur Preetzer Straße mit einem ausgebauten Anschluss an die B76 in Elmschenhagen sollen überprüft werden. Hierbei sollen insbesondere Veränderungen beim Verkehrsfluss bzw. Auswirkungen auf den Ostring sowie mögliche dadurch entstehende Schleichverkehre über den Ellerbeker Weg berücksichtigt werden.

### Antrag (7.3) – Keine SRB im Ortskern Wellingdorf:

Eine Streckenführung der Stadtreregionalbahn (SRB) durch den Wellingdorfer Ortskern (Schönberger Straße ab Wischofstraße bis Wehdenweg) wird ebenso wie eine Rampe/Brücke über die Schwentine zum Stadtteil Diedrichsdorf abgelehnt und soll aus dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) gestrichen werden.

### Antrag (7.4) – Prüfauftrag SRB auf Kieler Hein-Schönberg-Gleis:

Eine schnelle Streckenführung der Stadtreregionalbahn (SRB) über den bestehenden Gleiskörper der so genannten Hein-Schönberg-Strecke (vom Bahnhof durch Gaarden am Freibad Katzheide vorbei durch Ellerbek/Franziusallee etc.) soll durch die Verwaltung auf Machbarkeit und Effizienz überprüft werden.

### Antrag (7.5) – Prüfauftrag SRB Emissionen + Fahrzeiten:

Es wird um Überprüfung bzw. Beantwortung folgender Punkte gebeten: Welchen Emissionen (Lärm etc.) sind die Anwohner der SRB-Strecken während des Betriebs im OBR-Bezirk ausgesetzt (inkl. während der Dauer der Bauzeit und für wie lange?) Welcher Fahrtakt liegt den



## Zu Punkt der Tagesordnung

<b>Antrag</b>		<b>0260/2008</b> <b>öffentlich</b> <b>19.03.2008</b>
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Berichterstatter/in</b>
Ö 17.04.2008	Ratsversammlung Schreventeich/Hasseldieksdamm	Ortsbeirat
<b>Betreff:</b> Verkehrsentwicklungsplan 2008 Schreventeich/Hasseldieksdamm		

### Beschlüsse:

<b>22.02.2008</b>	<b>Ortsbeirat Schreventeich/Hasseldieksdamm</b>
Abstimmung zu Antrag 8: <b>einstimmig</b> Abstimmung zu Antrag 9: <b>einstimmig</b>	

### Antrag 8:

Im VEP wird die Ermöglichung und Umsetzung von Tempo 30 auf dem Russeer Weg, vom Skandinaviendamm bis zur Rendsburger Landstraße, eingefügt.

### Antrag 9:

Im VEP wird die Ermöglichung und Umsetzung effektiver Lärmschutzmaßnahmen vom Olof-Palme-Damm über den Uhlenkrog bis zum Russeer Weg eingefügt.

### Begründung zu Antrag 8:

Der Russeer Weg ist eine dicht an der Fahrbahn liegende, von Wohnbebauung geprägte, stark befahrene Straße. Zur Sicherheit und Entlastung der Anwohner ist eine Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h erforderlich.

### Begründung zu Antrag 9:

Erhöhtes Verkehrsaufkommen und die daraus resultierenden enormen Lärmbelastigungen wirken sich stark nachteilig auf die Lebensqualität der Anwohner an der Schnellstraße aus.

gez. Lars Juister  
- Ortsbeiratsvorsitzender -



## Zu Punkt der Tagesordnung

<b>Antrag</b>		<b>0261/2008</b> <b>öffentlich</b> <b>19.03.2008</b>
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Berichterstatter/in</b>
Ö 17.04.2008	Ratsversammlung	Ortsbeirat Russee/Hammer
<b><u>Betreff:</u></b> Verkehrsentwicklungsplan 2008: Sanierung und Ertüchtigung der Rendsburger Landstraße		

### **Beschluss:**

<b>18.03.2008</b>	<b>Ortsbeirat Russee/Hammer</b>
Abstimmung: <b>einstimmig</b>	

### **Antrag:**

Die Verwaltung wird aufgefordert, bei Aufstellung der konkreten Arbeitspläne zur Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes die Sanierung der Rendsburger Landstraße im Abschnitt Achterweher Straße bis Russeer Forst mit Vorrang zu behandeln.

### **Begründung:**

Die Rendsburger Landstraße führt im genannten Abschnitt durch dichte Wohnbebauung und Geschäftsgebiete für die Nahversorgung der Russeerinnen und Russeer. Sie ist in diesem Bereich streckenweise sehr eng und kurvig. Mit ca. 12.000 Kfz pro Tag gehört die Rendsburger Landstraße zu den wichtigen Ausfallstraßen aus der Kieler Innenstadt in Richtung Osten. Die hohe Verkehrsdichte stellt eine erhebliche Belastung für die im Umfeld der Rendsburger Landstraße wohnenden Menschen dar. Eine Entlastung der Straße ist nicht realisierbar, zumal der sich Bau der „Russeer Rampe“ innerhalb der Russeer Bevölkerung als nicht konsensfähig erwiesen hat.

Zudem ist der bauliche Zustand der Straße schlecht und dem Verkehrsaufkommen nicht angemessen. Unter Punkt 6.4.3.6 „Grundsanie rung verkehrswichtiger Straßen und Ingenieurbauwerke in der Baulast der Stadt“ des Entwurfes eines Verkehrsentwicklungsplanes 2008 ist diesem Umstand Rechnung getragen. Ein Verkehrsentwicklungsplan ist langfristig angelegt und enthält daher keine Angaben zur zeitlichen Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen.

Der Ortsbeirat Russee / Hammer betont auf diesem Wege gegenüber der Verwaltung die große Bedeutung und Dringlichkeit dieser Baumaßnahme für den Stadtteil.

gez. Joachim Leps  
- Ortsbeiratsvorsitzender -





## **ANLAGE III: BESCHLUSSMATRIX VEP**

### **GM 0208/2008 – STELLUNGNAHMEN UND ANTRÄGE DER ORTSBEIRÄTE / BEIRÄTE SOWIE STELLUNGNAHMEN VON BÜRGERN UND TRÄGERN ÖFFENTLICHER BELANGE**





**Zu Punkt** **der Tagesordnung**

<b>Geschäftliche Mitteilung</b>		<b>0208/2008</b>
<b>- öffentlich -</b>		<b>05.03.2008</b>
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Berichterstatter/in</b>
Ö 06.03.2008	Bauausschuss	Bürgermeister Todeskino
Ö 06.03.2008	Jugendhilfeausschuss	Bürgermeister Todeskino
Ö 11.03.2008	Innen- und Umweltausschuss	Bürgermeister Todeskino
Ö 12.03.2008	Ausschuss für Schule und Sport	Bürgermeister Todeskino
Ö 13.03.2008	Wirtschaftsausschuss	Bürgermeister Todeskino
Ö 13.03.2008	Ausschuss für Soziales, Wohnen und Gesundheit	Bürgermeister Todeskino
Ö 13.03.2008	Ratsversammlung	Bürgermeister Todeskino
<b><u>Betreff:</u></b> Verkehrsentwicklungsplan hier: Stellungnahmen und Anträge der Ortsbeiräte / Beiräte sowie Stellungnahmen von Bürgern und Trägern öffentlicher Belange		

Der Verwaltungsentwurf zum Verkehrsentwicklungsplan wurde im Januar und Februar 2008 in allen Ortsbeiräten – zum Teil mehrfach – behandelt. Die abschließenden Stellungnahmen / Anträge der Ortsbeiräte liegen überwiegend vor. Diese sind mit den eingegangenen Stellungnahmen von anderen Beiräten, Trägern öffentlicher Belange und Bürgern in der Anlage mit einem Vorschlag der Verwaltung zur weiteren Vorgehensweise zusammengefasst.

Peter Todeskino  
Bürgermeister

Anlage

**Anlage:**

Verfasser	Datum	Anträge/Bedenken/Anregungen	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag *)
*) - wird entsprechend der Stellungnahme der Verwaltung übernommen: - wird nicht in den VEP übernommen: wird im Rahmen weitergehender Fachplanungen weiterverfolgt erledigt soll nicht weiterverfolgt werden				
				++ + o -

**Ortsbeiräte**

Schilksee	06.02. 13.02.	<p><b>1.</b> Der Entwurf des VEP ist in Form und Inhalt eine neu gestaltete Weiterentwicklung des GVP von 1988 unter Berücksichtigung der sich ändernden wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen der Stadt Kiel und der Region. Gleichwohl besteht er im wesentlichen aus theoretischen Annahmen, Interpretationen, Schlussfolgerungen und Visionen.</p> <p><b>2.</b> Dem Orbeirat ist unverständlich, warum von dem ursprünglich vorgesehenen Verfahren (Maßnahmediskussion in den Ortsbeiräten in der 2. von 3 Beteiligungsrunden) abgewichen wurde.</p>	<p>Die Einschätzung des Ortsbeirats wird dem Entwurf in keiner Weise gerecht und erkennt, dass der VEP ein Rahmenplan ist (siehe zum Beispiel die Stellungnahme im OBR Pries/Friedrichsort)</p> <p>Es gibt keinen beschlossenen Verfahrensablauf. Soweit verschiedene Vorlagen der Verwaltung Aussagen über den möglichen Zeitablauf enthalten, ist darauf hinzuweisen, dass die Beschlussfassung des VEP seit fast einem Jahr in Verzug ist. Daher wurde der ursprünglich avisierte Zeitplan gestrafft: Soweit zunächst vorgesehen war, den Entwurf des VEP in die Fachausschüsse zu geben, um erst danach die Ortsbeiräte zu beteiligen, sind die Ortsbeiräte nach der Einbringung in den Bauausschuss in die Beratungskette der Vorlage einbezogen worden. Die Ortsbeiräte haben somit Gelegenheit erhalten, Anträge vor Beschlussfassung durch den Rat zu stellen. Zudem wurde eine Sondersitzung des Bauausschusses am 28.02.008 einberufen. Dadurch wurde die Beratungsmöglichkeit weiter verbessert.</p>	o
-----------	------------------	---	---	---

	<p><b>3.</b> Der Stadtteil Schilksee, das eigentliche Zentrum der „Welthauptstadt des Segelns“, findet kaum Erwähnung. Im Gegenteil: Endet die Stadt-Regionalbahn in der Wik, werden die drei nördlichen Stadtteile vom Zentrum von der Schiene abgekoppelt. Des weiteren wird Schilksee auch nicht von vornherein in die Tangentialverbindung Suchsdorf – Friedrichsort aufgenommen. Im übrigen entspricht das dargestellte Gleisnetz nicht den tatsächlichen Gegebenheiten.</p> <p><b>4.</b> Insgesamt bedarf der Plan einer sorgfältigen redaktionellen Überarbeitung.</p> <p><b>Zusammenfassung: Der Ortsbeirat Schilksee nimmt den VEP 2008 zur Kenntnis.</b> Eine detaillierte Beurteilung kann aber erst nach Vorliegen der Untersuchungsergebnisse über diesen Stadtteil bzw. der angekündigten Ergebnisse der zweijährigen Verkehrsplanung erfolgen. Der Ortsbeirat stimmt der Stellungnahme einstimmig zu.</p>	<p>Die drei nördlichen Stadtteile werden mit Einführung der SRB nicht vom Zentrum abgehängt. Eine Anbindung erfolgt über direkte und ergänzende Busverbindungen.</p> <p>Die gewünschte Verlängerung der Bustangentialverbindung und in einer späteren Realisierungsphase auch der SRB ist nicht grundsätzlich ausgeschlossen. Ein entsprechender Hinweis kann übernommen werden. Eine Einbeziehung des Kieler Nordens in die SRB kann erst nach erfolgreicher Umsetzung des derzeit vorgeschlagenen Netzes weiter verfolgt werden.</p> <p>Die Endfassung des VEP wird mit dem Referat für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit abgestimmt.</p> <p style="text-align: center;">o</p>	<p style="text-align: right;">++</p> <p style="text-align: right;">++</p>
<p>Pries/ Friedrichsort 06.02. 19.02.</p> <p><b>Der Ortsbeirat Pries/Friedrichsort nimmt den VEP 2008 zur Kenntnis</b> und nimmt wie folgt Stellung:</p> <p><b>A)</b> Die allgemeinen Zielvorstellungen des VEP sind grundsätzlich zu begrüßen. Dies betrifft den weiteren Ausbau des Rad- und Fußwegesystems sowie die Absicht, den ÖPNV weiterzuentwickeln. Weitere Ziele, welche Familienfreundlichkeit und Umweltschonung betreffen, sind dementsprechend einzuordnen.</p> <p><b>B)</b> Die Einführung einer StadtRegionalBahn Kiel verspricht generell gute Akzente zu setzen: Für den Kieler Norden und speziell für Pries-Friedrichsort erweisen sich die derzeitigen Planungen, welche die Stadtbahnlagen nur bis in die Wik</p>	<p>Die entsprechende Einordnung ist aus Sicht der Verwaltung erfolgt.</p> <p style="text-align: center;">o</p> <p>vgl. Ortsbeirat Schilksee</p> <p>vgl. Ortsbeirat Schilksee</p>	<p style="text-align: right;">o</p> <p style="text-align: right;">vgl. Ortsbeirat Schilksee</p>	<p style="text-align: right;">o</p> <p style="text-align: right;">vgl. Ortsbeirat Schilksee</p>

vorsehen, hinsichtlich der zu erwartenden Folgen als völlig inakzeptabel. Die Verbindung von Stadt und Region, d.h. beispielsweise zwischen Eckernförde und Kiel-Innenstadt wird verbessert. Der Kieler Norden wird dagegen abgehängt. Die Anbindung nur durch eine zusätzliche Buslinie ist wenig attraktiv und wird den Kieler Norden in seiner wirtschaftlichen und infrastrukturellen Entwicklung stark beeinträchtigen. Es wird deshalb gefordert, dass die bestehende Bahnanbindung über die Stadtbahnhöfe Hassee und Suchsdorf weiter über die Levensauer Hochbrücke und die nach Pries/Friedrichsort führende Trasse in den Bestand aufgenommen und in die Überlegungen zur SRB einbezogen werden.

**C)** Grundsätzlich ist die Verkehrsplanung für Pries-Friedrichsort wenig ambitioniert. Die derzeitigen Planungen sind ungenau. Dies betrifft zum Beispiel Planungen zur Verbesserung der Anbindung des Falckensteiner Strandes, der Festung und der Industrie- und Gewerbeflächen des ehemaligen MAK-Geländes (vgl. S.54f.). Dabei wird der Versuch, den Ortskern, insbesondere den Straßenzug vom Flughafen bis zum Gewerbegebiet auf dem ehemaligen MAK-Gelände, zu entlasten durchaus positiv gesehen. Andere Möglichkeiten (neue Trasse parallel zum Palisadenweg) sind aufgrund der starken Eingriffe in Natur und Landschaft hinsichtlich der Realisierung noch völlig unklar. Gleiches gilt für Straßen- und Wegeverbindung sowie ÖPNV zwischen den nördlichen Stadtteilen Holtenu, Pries/Friedrichsort und Schilksee, möglicherweise auch unter der Einbeziehung der Umlandgemeinden Altenholz, Dänischenhagen und Strande.

**D)** Konkrete Projekte wie die Anbindung Friedrichsorter Straße/ Fördestraße stehen seit 1988 im GVP, ohne dass in konkretere Planungen übergegangen worden ist. Hier herrscht dringender Handlungsbedarf. Dieser wird im VEP nicht festgestellt, sondern tendenziell lapidar bedacht (vgl. S.55). Wir fordern deshalb, dass dieses Problem kurzfristig aufgegriffen wird. Dabei ist die Kreisverkehrslösung, die mittlerweile landesweit auch für Bundesstraßen eingerichtet wurde, für diesen Bereich erneut in die Prüfung einzubeziehen.

Der VEP ist eine Rahmenplanung. Hinweise sollen im Rahmen der weitergehenden Detailplanung Berücksichtigung finden bzw. geprüft werden.

+

Die Anbindung der Friedrichsorter Straße an die Fördestraße wird im VEP als wichtiges Projekt und im Zusammenhang mit der Anbindung der Gewerbeflächen des ehemaligen MAK, des Strandes und der Feste gesehen. Der VEP ist eine Rahmenplanung. Konkrete Planungen werden zu gegebener Zeit erstellt.

+



<p><b>E)</b> Der Ortsbeirat fordert die Einbindung der Verkehrsplanung in ein Gesamtkonzept der Wirtschaft-, Siedlungs- und Sozialentwicklung von Pries-Friedrichsort. Er wird diese Entwicklung aufgrund seiner Beteiligungsaufgabe als Teil der kommunalen Selbstverwaltung konkret und aktiv begleiten. Es werden zwar allgemeine Zielvorstellungen zum Verhältnis zwischen Stadtteilzentren und Stadtzentrum erwähnt (S.13), aber bisher nicht ausreichend konkretisiert.</p> <p><b>F)</b> Wesentliche, drängende Forderungen zum vorliegenden VEP 2008 sind: Die bessere Vernetzung des Kieler Nordens bereits zum jetzigen Zeitpunkt, mit dem Ziel, dieses Netzwerk an die SRB Kiel anzubinden die zügige Umsetzung der Anbindung Friedrichsorter Straße/Koppelberg an die Fördestraße die Schaffung einer Querungsanlage in der Friedrichsorter Straße, etwa in Höhe der Klaus-Groth-Straße</p> <p><b>G)</b> Der Ortsbeirat Pries/Friedrichsort bemängelt, dass nicht genügend Zeit vorhanden war, gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern umfassend die Auswirkungen und möglichen Änderungsansätze zu diskutieren. Er geht aber davon aus, dass er im Rahmen der Fortschreibung des VEPs 2008 sowie bei der Planung und Umsetzung von den Ortsteil betreffenden Einzelmaßnahmen, zukünftig ohne einen derartigen Zeitdruck beteiligt wird. Der Ortsbeirat beschließt die Stellungnahme einstimmig.</p>	<p>Der Entwurf zum VEP gibt entsprechende Hinweise. Der VEP ist eine Rahmenplanung. Die Detailplanung erfolgt in enger Zusammenarbeit mit dem OBR.</p> <p>Die Anregungen sind im Rahmen weitergehender Planungen zu berücksichtigen.</p> <p>vgl. Ortsbeirat Schilksee. Der Ortsbeirat wird bei der Detailplanung berücksichtigt.</p> <p>Der VEP ist eine Rahmenplanung. Die Art eines späteren Ausbaus des Knotenpunktes wird mit dem Ortsbeirat zu gegebener Zeit erörtert.</p>
<p>Holtenuau</p> <p>06.02. 26.02.</p> <p><b>s. Anträge 0186/2008</b></p> <p><b>Antrag 1</b></p> <p>Am Holtenuauer Ortseingang (Prinz-Heinrich-Straße/ B 503 / Richthofenstraße) ist ein Kreisverkehr als sinnvolle Maßnahme zu kennzeichnen.</p> <p>Begründung zu Antrag 1</p> <p>Die generelle Weiterentwicklung von Kreisverkehren erhöht die Sicherheit und den Verkehrsfluss durch die Schaffung kreuzungsfreier Straßenführungen. Ein entsprechender, im Bauausschuss lediglich aus Kostengründen abgelehnter Antrag des OBR auf Einrichtung eines Kreisverkehrs am Holtenuauer</p>	<p>+</p> <p>+</p> <p>+</p>

Ortseingang, der als komplementäre Maßnahme die Zusammenlegung der fünf in diesem Bereich vorhandenen Bushaltestellen zu einem „Mini-ZOB“ vorsieht, ist zur Kenntnisnahme nochmals beigefügt.

**Antrag 2**

Die Ausweitung der schon bestehenden Tempo-30-Zonen in Holtenu zu einer flächendeckenden, stadtteilweiten Groß-Zone ist in den VEP aufzunehmen.

Begründung zu Antrag 2

Die Maßnahme wird seit Jahren diskutiert und auch von der Verwaltung grundsätzlich begrüßt.

**Antrag 3**

Die bessere Anbindung der nördlichen Stadtteile an das ÖPNV-Netz einschließlich einer Erweiterung der geplanten Trassenführung der Stadt-Regional-Bahn (SRB) ist zu überprüfen.

Begründung zu Antrag 3

Die Überprüfung der noch besseren Anbindung ist eine wichtige Maßnahme, um einer befürchteten Abkopplung des Kieler Nordens entgegenzuwirken.

**Antrag 4**

Die konkreten verkehrlichen Probleme und Bedürfnisse aller Stadtteile sind zu analysieren und in einem Anhang dem VEP hinzuzufügen. Als Grundlage dafür könnten die vorliegenden Ergebnisse der ersten Beteiligungsrunde (Mängelanalyse aus dem Jahre 2005 dienen).

Begründung zu Antrag 4

Die Maßnahme erhöht die Detailliertheit des VEPs und bindet die Vorarbeiten der Ortsbeiräte mit ein.

Der Antrag wird im Rahmen der laufenden Verwaltungsarbeit außerhalb des Verkehrsentwicklungsplanes erneut geprüft.

+

Die Gutachter haben bisher aus Gründen der Wirtschaftlichkeit eine Netzausdehnung nicht bis in die nördlichen Stadtteile vorgesehen. Eine umstieffreie Busverbindung in die nördlichen Stadtteile ist im Rahmen des Gesamt ÖPNV Konzeptes bei der Realisierung der SRB geplant. Eine Einbeziehung des Kieler Nordens in die SRB kann erst nach der Umsetzung des derzeit vorgeschlagenen Netzes weiter verfolgt werden.

+

Die Ergebnisse der Mängelanalyse werden im OBR vorgestellt. Sich daraus ergebende Detailmaßnahmen werden mit dem Ortsbeirat gesondert abgearbeitet.

+

	<p><b>Antrag 5</b></p> <p>Unter dem Punkt 6.3.3.4 ist konkret die Einbindung Holtenaus in die Föreschiffahrt anzustreben.</p> <p>Begründung zu Antrag Nr. 5</p> <p>Die Begründung steht im VEP.</p>	<p>Im Sinne des Antrags wird die Anregung in den VEP übernommen.</p>	<p>++</p>
	<p><b>Antrag 6</b></p> <p>Die Aufrechterhaltung des Flughafens sollte relativiert werden und um den Punkt 'Weitere Nutzungsmöglichkeit des Flughafengeländes ergänzt werden.</p> <p>Begründung zu Antrag Nr. 6</p> <p>Die rückläufigen Fluggastzahlen in den letzten Jahren sind deutlich erkennbar</p>	<p>Die Bereitstellung des Flughafengeländes für weitergehende Nutzungen wäre Gegenstand anderer Planverfahren oder Genehmigungen</p>	<p>-</p>
<p>Steenbek-Projensdorf 24.01.06.02.</p>	<p><b>Der Ortsbeirat nimmt den Entwurf des VEP zur Kenntnis und bittet die Verwaltung, ihm die konkreten Planungen möglichst zeitnah vorzustellen.</b></p>		<p>0</p>
<p>Suchsdorf</p>	<p><b>Sitzung am 11.03.2008</b></p>	<p><b>Stellungnahme steht noch aus.</b></p>	
<p>Wik</p>	<p><b>s. Anträge, 0161/2008, 162/2008, 0163/2008</b> <b>Zustimmung erteilt vorbehaltlich der vorgetragenen Änderungen!</b> <b>0161/2008</b></p> <p>Die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Tannenberg für PKW und ÖPNV über die Projensdorfer Straße soll erhalten bleiben. Der LKW-Verkehr ist durch das Gewerbegebiet (ehemals Stadtwerke) zu leiten. Die Schleusenstraße ist für den LKW-Verkehr mit Ausnahme des ÖPNV zu sperren. Der LKW-Verkehr ist über das ehemalige Stadtwerkegelände zu leiten. (siehe Karte)</p> <p>Begründung:</p> <p>Die Schleusenstraße ist jetzt schon eine mit Lärm sehr hoch</p>	<p>Die Projensdorfer Straße ist aus Sicht der Verwaltung zum Schutz der Natur und des Naherholungsgebietes nach dem Bau der neuen Verbindungsstraße vom Gewerbegebiet Tannenberg zur Uferstraße zu sperren. Im Rahmen der Detailplanung sind Verkehrslösungen zu erarbeiten, die den Verkehr in der Schleusenstraße nicht verstärken. Dabei sind Verteilungsmöglichkeiten des Verkehrs im Gebiet zu berücksichtigen.</p>	<p>+</p>

belastete Straße (siehe VEP, Abb. 5-1). Dagegen ist die Lärmbetroffenheit im Bereich der Projensdorfer Straße, die gesperrt werden soll, sehr gering. Dass der Verkehr hier nun von einer gering belasteten Straße auf eine Straße mit hoher Verkehrsbelastung umgeleitet werden soll, widerspricht dem Anliegen der Stadt, die Verkehrsbelastung für die Bürger gleichmäßiger und gerechter zu verteilen.

Hinzu kommt, dass sich morgens auf der Linksabbiegerspur schon jetzt der vom Wiker Knoten kommende Berufsverkehr staut. Ein höheres Berufsverkehrsaufkommen würde die Kreuzung Prinz-Heinrichstraße/Schleusenstraße nicht verkraften. Ein Ausweichen des Verkehrs in Wohngebiete wäre die Folge. Dieses würde den Zielen des VEP zuwiderlaufen.

Der Antrag des Ortsbeirates Wik ist daher eine gute Lösung, der die bauliche Situation in der Projensdorfer Straße berücksichtigt und gleichzeitig eine Entlastung des Lärms für die Menschen in der Projensdorfer Straße und der Schleusenstraße bedeutet.

**0162/2008**

Im Rahmen der Stadtbahnplanung ist für die Wik ein Parkraumkonzept vorzulegen.

Begründung:

Durch die Umbaumaßnahmen in der Holtenuer Straße Ende der 90iger Jahre gingen viele Parkplätze verloren. Schon damals herrschte ein hoher Parkplatzdruck, der sich durch den Umbau weiter verschärft hat. Durch den Bau einer Stadtbahntrasse drohen weitere Parkflächen verloren zu gehen. Hier bedarf es eines Lösungskonzepts.

**0163/2008**

Die bestehende Kreisverkehrsplanung bzgl. Belvedere wird umgesetzt.

Begründung:

Der jetzige Zustand der Kreuzung führt oft zu einem verkehrswidrigen Verhalten der Autofahrer auf der Kreuzung

Grundsätzlich hat die Schleusenstraße aber Bündelungsfunktion.

Im Rahmen der weiteren Planungen für die SRB und der im Kap. 6.5 vorgeschlagenen Parkraumuntersuchungen wird ein Parkraumkonzept für die Wik erstellt.

Eine Kreisverkehrslösung ist eine mögliche Alternative für den Straßenausbau. Die Detailplanung erfolgt in Zusammenarbeit mit den betroffenen Ortsbeiräten.

+

+

Belvedere. Dieses ist vor allem dann der Fall, wenn Pkw aus der Projensdorfer Straße kommen und auf die Holtener Straße einbiegen wollen oder zum Penny-Markt. Hinzu kommt, dass über die Hanssenstraße und die Kampenstraße ausgewichen wird, um über die Holtener Str. in Richtung Innenstandt fahren zu können. Beide Straßen sind sehr eng, so dass bei Begegnungen von zwei Fahrzeugen oft ausgewichen wird, indem über den Bürgersteig gefahren wird. Nur ein Kreisell kann dieses Problem lösen. Daher sollte die Kreisellösung mit in den VEP mit aufgenommen werden.

<p>Ravensberg/ Brunswik/ Düsternbrook</p>	<p>15.01. 13.02.</p> <p><b>0153/2008</b></p> <p>Mit geeigneten Maßnahmen ist die Qualität der angrenzenden Wohnviertel sicher zu stellen.</p> <p>Begründung:</p> <p>Der Ortsbeirat erkennt an, dass die Maßnahme „Anschlussstelle Olshausenstraße“ der Verkehrsbelastung der Wohnbereiche Klausbrook, Westring und Gutenbergsstraße dient. Durch diese Maßnahme darf es aber zu keiner Verlagerung zusätzlicher Verkehre z.B. in den Wohnbereich Düsternbrook kommen. Dieses muss durch geeignete Maßnahmen sichergestellt werden.</p>	<p>Der Hinweis entspricht der grundsätzlichen Zielrichtung des VEP. Die Textpassage wird in Kap. 6.4.3.2 unter (10) eingefügt.</p> <p style="text-align: right;">++</p>
		<p>Die Hinweise auf den Erhalt und die teilweise Steigerung der Leistungsfähigkeit der nördlichen Innenstadttangente sollen im Interesse der Erschließung der Innenstadt und der Terminals auf dem Westufer im Entwurf erhalten bleiben. Die vom Ortsbeirat gewünschte Ergänzung „Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung des Dreiecksplatzes sollen weiter verfolgt werden“ soll aufgenommen werden.</p> <p style="text-align: right;">++</p>

**0154/2008**

Die beiden letzten Sätze im Absatz 1 unter Ziff. 18, S. 54 sowie der 1. Satz des 2. Absatzes sind zu streichen. Stattdessen soll es dort heißen:

Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung des Dreiecksplatzes sollen weiterverfolgt werden.“

Begründung:

Der Ortsbeirat ist der festen Überzeugung, dass es möglich sein muss, weitere Maßnahmen der Qualitätsverbesserung des Dreiecksplatzes umzusetzen, ohne die Leistungsfähigkeit dieses Straßenzuges einzuschränken. Dabei definiert der Ortsbeirat

<p>„Leistungsfähigkeit“ nicht ausschließlich über die Anzahl von KFZ-Bewegungen pro Zeiteinheit. Die Leistungsfähigkeit dieses Straßenzuges hat sich selbstverständlich auch an die Bedürfnisse der dort wohnenden und arbeitenden Menschen zu orientieren.</p>	
<p><b>Schreventeich/</b></p>	
<p>15.01.</p>	<p><b>0178/2008</b></p>
<p>14.02.</p>	<p>5 Anträge über die einzeln abgestimmt werden soll.</p>
<p><b>1. Antrag:</b></p>	<p>Der Planungsbereich der Veloroute 4 am Hasseldieksdammer Weg ist klarzustellen.</p>
<p>Begründung zu Antrag 1:</p>	<p>In der Beschreibung der Maßnahme wird ein Bereich bezeichnet, der nicht im vorgehenden Planungsgebiet genannt wird.</p>
<p><b>2. Antrag:</b></p>	<p>Ein Grundkonzept für den Knooper Weg ist zu erstellen. Für den Knooper Weg konnte kein schlüssiges Konzept gefunden werden.</p>
<p>Begründung zu Antrag 2:</p>	<p>Im VEP finden sich viele Einzelmaßnahmen für den Bereich Knooper Weg. Es wird dringender Handlungsbedarf gesehen, daher sollte eine Gesamtplanung gemacht werden, um die Einzelmaßnahmen prüfen zu können. Der Ortsbeirat sieht sich außerstande eine Wertung dieser Maßnahmen zu machen, um eine Gesamtplanung nicht zu blockieren.</p>
<p><b>3. Antrag:</b></p>	<p>Der Straßenraum ist bei Grundsanierungen individuell einzuteilen.</p>
<p>Begründung zu Antrag 3:</p>	<p>Das Konzept der Straßenraumaufteilung wird grundsätzlich begrüßt, aber der Ortsbeirat sollte sich seine individuelle</p>
<p></p>	<p>Soweit sich die Maßnahme auf den Bereich Schreventeich bezieht ist die Maßnahme auf S. 33 korrekt beschrieben.</p>
<p></p>	<p>Im VEP kann kein Grundkonzept dargestellt werden. Detaillierte Maßnahmen sind den Ortsbeiräten entweder schon vorgestellt worden oder werden den Ortsbeiräten zu gegebener Zeit vorgestellt.</p>
<p></p>	<p>Detailplanungen werden den Ortsbeiräten zu gegebener Zeit vorgestellt.</p>

Entscheidungsmöglichkeit nicht nehmen, da gerade die Ortskenntnis das entscheidende Momentum ist.

**4. Antrag:**

Maßnahmen zur Temporeduzierung im Ortsbeiratsbereich sind vor der jeweiligen Einführung vorzustellen.

Begründung zu Antrag 4:

Einige vorgestellte Maßnahmen scheinen abweichende Verkehrsströme zu erstellen und auch die Sinnhaftigkeit aufgrund der Kürze der Straßenabschnitte in Frage gestellt. Die Verabschiedung des VEP kann hierbei nur eine Absichtserklärung zur Prüfung sein und nicht eine Bestätigung der Maßnahmen.

**5. Antrag:**

Planungen für die Parkraumbewirtschaftungen im Bereich Schrevenpark, sowie Eckernförderstraße, Hasseldieksdammer Weg und Westring sind einzustellen.

Begründung zu Antrag 5:

In dem Bereich gibt es viele Gewerbetreibende und Ärzte und für die Kunden bzw. Patienten keine alternativen Parkmöglichkeiten. Das Thema wurde schon intensiv diskutiert und es sind keine neuen Aspekte bekannt.

**0193/2008**

Antrag:

Die Ratsversammlung möge beschließen:

Die im VEP unter Punkt 6.4.3.6 (S.59) genannte Grundsanierung des Westrings zwischen Gutenbergsstraße und Eckernförder Straße wird in die Ausbaumaßnahmen unter Punkt 6.4.3.5 (S.56) eingeordnet.

Begründung:

Eine reine Instandsetzung ist an dieser Stelle nicht ausreichend. Eine Überplanung des Westrings ist in diesem Bereich erforderlich.

Detailplanungen werden den Ortsbeiräten zu gegebener Zeit vorgestellt.

+

Detailplanungen werden den Ortsbeiräten zu gegebener Zeit vorgestellt.

+

Unter Punkt 6.11.2 Funktionale Straßenraumgestaltung ist der Westring bereits mit aufgenommen. Bei der weiteren Detailplanung wird der Antrag im Rahmen der Verwaltungsarbeit abgearbeitet.

+



**0195/2008**

Antrag:

Die Ratsversammlung möge beschließen:

In den VEP wird die Überplanung und Umgestaltung des Westrings zwischen Eckernförder Straße und Hasseldieksdamm Weg eingefügt.

Begründung:

Die Überplanung des Westrings wurde im Kontext des Baus der Mühlenwegtrasse zugesagt. Die Umgestaltung ist sinnvoll und steht noch immer aus.

Unter Punkt 6.11.2 Funktionale Straßenraumgestaltung ist der Westring aufgelistet. Spätere Detailplanungen werden mit dem Ortsbeirat abgestimmt.

+

Schreventeich/  
Hasseldieksdamm

s. Antrag 0190/2008

15.01.  
22.02.

Antrag 1:

**1. Die Planungen zur Uhlenkrog-Rampe werden vom Ortsbeirat Schreventeich/Hasseldieksdamm abgelehnt.**

2. Die Ratsversammlung möge beschließen: Die Planungen zur Uhlenkrog-Rampe werden aus dem Verkehrsentwicklungsplan gestrichen.

Begründung zu Antrag 1:

Von Seiten der Bürger und Ortsbeiratsmitglieder besteht kein Wunsch zur Errichtung der Rampe. Durchschlagende Argumente der Verwaltung sind trotz mehrfach geführter Diskussionen nicht erkennbar.

Eine wesentliche Wirkung der Uhlenkrog-Rampe ist die Verkehrsberuhigung der umliegenden Stadtteile. Die damit verbundenen positiven Wirkungen werden im Interesse des Oberzieles „Familienfreundliche Stadt“ nach wie vor als anstrebenswert erachtet. Die mit der Rampe verbesserte Erschließung der Gewerbebetriebe im Uhlenkrog und des Einzelhandelsstandortes CITTI-Park steht u.a im Zusammenhang mit den Oberzielen der Stadt „Verbesserung der Verkehrswege“ und „Arbeitsplätze schaffen“.

-

Antrag 2:

Die A 215 ist sechsstreifig fest auszubauen und mit dem notwendigen Lärmschutz zu versehen.

Begründung zu Antrag 2:

Die Verkehrsbelastung der A215 ist so hoch, dass ein echter Ausbau der Autobahn notwendig wird. Die provisorische Lösung, die kurzfristig umgesetzt werden soll, ist zu begrüßen, jedoch nicht ausreichend. In diesem Zusammenhang wird Lärmschutz auf der gesamten Länge gefordert.

Der Antrag entspricht im wesentlichen den Ausführungen des Verwaltungsentwurfes zum VEP.

Die Verwaltung wird mit dem zuständigen Straßenbaulastträger im Sinne des Antrags weitere Gespräche über Lärmschutzmaßnahmen führen

++

**Antrag 3:**

Die Planungen für die Russeer Rampe sind beizubehalten.  
Begründung zu Antrag 3:

Die Erschließung des Stadtteils Russee darf nicht auf Kosten der Hasseldieksdammer Bürger erfolgen. Durch eine Einrichtungslösung würden auch Schleichverkehre verhindert.

Es gibt keinen neuen Erkenntnisstand, der weitere Planungen rechtfertigt.

-

**Antrag 4**

Über Antrag 4 wird hilfsweise beschlossen, falls der Antrag Nr. 1 negativ durch die Verwaltung entschieden werden sollte:

Beim Bau der Uhlenkrog-Rampe ist auf eine Öffnung in Richtung Hasseldieksdam zu verzichten. Ein entsprechender Lärmschutz für alle Anwohner ist vorzusehen.

Begründung zu Antrag 4:

Es wird keine Notwendigkeit für den verkehrlichen Anschluss der Hasseldieksdammer Bürger an die Autobahn gesehen. Die Anbindung der Einkaufsmärkte kann weiterhin über die bisher vorhandenen Wege erfolgen. Dadurch kann eine zusätzliche Verkehrsbelastung vermieden werden

Eine Abbindung des Uhlenkroges von Hofholzallee und Hasseldieksdammer Weg hätte gegenüber dem Verwaltungsvorschlag Nachteile für den Ortsteil Hasseldieksdam zur Folge. Es spricht allerdings nichts gegen eine Variantenuntersuchung im Zuge der weiteren Planung. Der Lärmschutz wird entsprechend der gesetzlichen Anforderungen vorgenommen.

+

**Antrag 5:**

Die Verkehrsführung zwischen der Melsdorfer Straße und der Straße Uhlenkrog ist zu verändern. (VEP S. 34, Veloroute 4)

Begründung zu Antrag 5:

Im Einvernehmen mit Herrn Schmeckthal soll eine bindende Lösung zum Thema Radwege in einer der nächsten Sitzungen gefunden werden. Bis dahin sind die Umsetzungen dieser Maßnahmen zurückzustellen.

Die Radverkehrslösung für Hofholzallee und Hasseldieksdammer Weg wird neutral beschrieben. Der VEP wird entsprechend geändert.

++

Dem OBR werden im Frühjahr 2008 entsprechende Varianten für eine Radverkehrslösung dargestellt.

**Antrag 6: bereits vom OBR abgelehnt**

Der Skandinaviendamm ist vierstreifig auszubauen.

Begründung zu Antrag 6:

Der allgemein zunehmende Kfz-Verkehr zur Erschließung des Stadtteils Mettenhof sollte gelenkt werden und es soll vermieden werden, die Hofholzallee zu belasten.

Ein vierspuriger Ausbau des Skandinaviendamm im Bereich zwischen Melsdorfer Straße/Claus Sinjen Str. und Kronshagener Weg wird auch aus Sicht der Verwaltung nicht mehr benötigt, da die derzeitige Kapazität für den prognostizierten

0

<p>Verkehr ausreichend ist.</p> <p><b>Antrag 7:</b>          Alle Änderungswünsche und Anträge die zum Verkehrsentwicklungsplan aus dem Ortsbeirat erfolgt sind und im Bauausschuss unberücksichtigt geblieben sind, sollen von der Verwaltung dem Verkehrsentwicklungsplan als Anhang beigefügt werden.</p> <p>Begründung zu Antrag 7:          Durch diese Vervollständigung wird die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplanes optimal unterstützt. Bei Detailausführungen ist dadurch sichergestellt, dass das Votum des Ortsbeirates bereits mit einfließen kann. Ferner ist dann eine Orientierungshilfe mit Blick auf das Votum der aktiven Bürger vorhanden.</p>	<p>s. Antrag 0173/2008 OBR Mitte</p> <p>-</p> <p><b>Mettenhof</b>          30.01.          13.02.          27.02.</p> <p><b>s. Antrag 0194/2008</b>          Die den Stadtteil Mettenhof betreffende Ziffer 32 (S. 57) im Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2008 ist redaktionell zu überarbeiten und wie folgt neu zu fassen:          "Mit der geplanten Aufwertung der A 215 auf 6 Fahrstreifen ist ein vierstreifiger Ausbau des Skandinavendammes zwischen Kronshagener Weg und Mettenhof grundsätzlich nicht mehr zwingend erforderlich. Im Abschnitt zwischen Stockholmstraße und Claus-Sinjen-Straße sollte wegen der zahlreichen Verknüpfungen die Vierstreifigkeit weiterverfolgt werden.          In diesem Zusammenhang sollte die Entwicklung der Stadtrationalbahn weiterberücksichtigt werden."          Begründung:          Der Leiter des Tiefbauamtes hat in der Sitzung des Ortsbeirates erklärt, dass diese Änderung den Intentionen des VEP entspricht und redaktionell übernommen werden kann.</p> <p>Die Redaktionelle Änderung wird in den Entwurf eingearbeitet, da sie der Zielrichtung des VEP entspricht.</p> <p>++</p>
---	---

<p>Mitte</p>	<p>15.01. 19.02.</p> <p><b>s. Antrag 0171/2008</b></p> <p>Im vorliegenden Entwurf eines VEP 2008 wird auf Seite 7 (Mitte) in Kapitel 1.1 Generalverkehrspläne und Verkehrsentwicklungsplan 2008 die dort ersichtliche Feststellung</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Weiterentwicklung des ÖPNV durch Bau einer StadtRegionalBahn (SRB)</li></ul> <p>ersetzt durch die Formulierung:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Weiterentwicklung des ÖPNV durch StadtRegionalBahn (SRB) und Bus.</li></ul> <p>Begründung:</p> <p>Die für die Antragsberechtigung erforderliche Bezogenheit des Sachverhalts auf den Bezirk des Ortsbeirates Mitte leitet sich daraus ab, dass alle bestehenden und alle erwogenen ÖPNV-Linien das Gebiet des Ortsbeirates Mitte durchqueren und sich dort die am meisten frequentierten Halte- und Umsteigepunkte befinden: von der Gablenzbrücke über Hauptbahnhof und Holstenplatz bis zum Dreiecksplatz.</p> <p>Das vorgelegte Zahlenmaterial und die noch nicht planungssichere Vorhersehbarkeit zukünftiger Verkehrsmittelwahlen („modal split“) lassen im gegenwärtigen Zeitpunkt als ratsam erscheinen, die Weiterentwicklung des ÖPNV als Ziel zu setzen, die Wahl der Instrumente zur Erreichung dieses Ziels aber einem späteren Zeitpunkt und verlässlichen Entscheidungsgrundlagen zu überlassen.</p> <p><b>s. Antrag 0172/2008</b></p> <p>Im vorliegenden Entwurf eines VEP 2008 wird auf S. 43 in Kapitel 6.3.4 Förderschiffahrt der erste Absatz um folgende Formulierung ergänzt:</p> <p>Bei der Erreichung dieses Zieles sind die bundesgesetzlichen Regelungen (Seeschiffahrtsstraßenordnung) zu beachten</p> <p>Begründung:</p>	<p>Die Planung der SRB beinhaltet auch ergänzende bzw. alternative Buslinienplanungen. Diese sind nach Systementscheidung durch die Ratsversammlung detailliert zu erarbeiten und den Gremien vorzulegen. Das beinhaltet auch die Einbeziehung des Ortsbeirates.</p> <p>Die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften ist selbstverständlich bei entsprechenden Detailplanungen zu berücksichtigen.</p>	<p>+</p> <p>+</p>
--------------	--	--	-------------------

Die für die Antragsberechtigung erforderliche Bezogenheit des Sachverhalts auf den Bezirk des Ortsbeirats Mitte ergibt sich daraus, dass das westliche Fördeufer von der Gablenzbrücke bis zur Seeburg zum Bezirk des Ortsbeirats Mitte gehört und die Anlegestellen Hörn, Bahnhofbrücke und Seegartenbrücke umfasst.

Auch für Fördedampfer gilt, dass sie südlich der Linie Laboer Ehrenmal - Strande/Bülk höchstens 18,5 km/h (= 10 kn) fahren und südlich vom Leuchtturm Friedrichsort innerhalb eines Uferabstandes von weniger als 200 m nur 10 km/h (= 5,4 kn) fahren dürfen (§ 26 SeeSchStrO).

Würden Fördedampfer zwischen Bellevue und Mönkeberg auf den ca. 1.500 m, auf denen zwischen diesen beiden Anlegestellen 18,5 km/h erlaubt sind, doppelt so schnell - also 37 km/h - fahren (dürfen), dann bräuchte das auf dieser Relation eine Fahrzeitverkürzung von knapp 2,5 Minuten. Auf der Relation Reventloubücke - Schwentinemündung würden bei gleicher Annahme 50 Sekunden gewonnen.

#### **s. Antrag 0173/2008**

Der - noch von der Ratversammlung zu beschließenden - endgültigen Fassung des Verkehrsentwicklungsplans 2008 werden als Anhang jene Anträge (mit Begründungen) der Ortsbeiräte beigefügt, die letztlich nicht im Verkehrsentwicklungsplan 2008 berücksichtigt wurden. Im Text des endgültigen Verkehrsentwicklungsplanes 2008 wird an den betroffenen Stellen durch eine Fußnote auf den im Anhang befindlichen Antrag des jeweils zuständigen Ortsbeirates hingewiesen.

#### **Begründung:**

Im Bezirk des Ortsbeirats Mitte stellen bei der zukünftigen Umsetzung von Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplanes 2008 (VEP) Verfügbarkeit und Kenntnis der vom OBR Mitte eingebrachten, aber unberücksichtigt gebliebenen Vorschläge wichtige und kostenlose Orientierungshilfen für die Entscheidungsfindung dar. Von allein werden Überlegungen auf die Frage gelenkt: Warum ist damals dem Vorschlag des OBR

Mit dem Beschluss der Ratversammlung über den VEP werden divergierende Anträge der Ortsbeiräte erledigt. Die Zielplanung würde in der Lesefassung durch Beifügen der Anträge verunklart. Der VEP muss aber klare Grundlage für Entscheidungen der Stadt und Dritter (Bundes- und Landesbehörden) sein. Die Darstellung abweichender Anträge ist unüblich und nicht hilfreich für das Zukunftsprogramm.

Mitte nicht oder nur anders gefolgt worden und was spricht jetzt für oder gegen diesen früheren Vorschlag ?

Ferner finden sich in einem solchen Anhang Bürger und Ortsbeirat des Bezirks Mitte wieder, die sich jetzt intensiv mit dem VEP beschäftigt haben, deren Vorschläge - aus welchen Gründen auch immer - gegenwärtig nicht berücksichtigt wurden, aber später nochmals auf den Prüfstand kommen: Keine Arbeit ist vergeblich gewesen.

Schließlich ermöglicht dieser einfache drucktechnische Vorschlag einen nachvollziehbaren methodischen Weg zum Verständnis dessen, was zwar heute in den VEP geschrieben ist, aber erst morgen oder noch später zur Entscheidung ansteht: Anerkannten Interpretationswerkzeugen, insbesondere der subjektiv-teleologischen („historischen“) und der objektiv-teleologischen („ratio legis“) Interpretation wird der Weg geebnet.

**s. Antrag 0174/2008**

++

Im vorliegenden Entwurf eines VEP 2008 wird auf Seite 90 bei TOP 7 Weiteres Vorgehen, Prioritäten an vierter Stelle die Angabe eingefügt

Die Ergänzung soll aufgenommen werden.

„...den zuständigen Ortsbeirat bzw. die zuständigen Ortsbeiräte...“

Begründung:

Verkehrsprojekte im Bezirk des Ortsbeirates Mitte gehören zu den Angelegenheiten, die die Beteiligung des hierfür örtlich zuständigen Ortsbeirates Mitte auslösen (vgl. § 2 Abs. 1 Nrn. 6 bis 9 Geschäftsordnung für die Ortsbeiräte der Landeshauptstadt Kiel vom 23. Mai 2002).

Daher ist planerisch und methodisch nur konsequent, den Ortsbeirat (ggf. mehrere Ortsbeiräte) in das vorgeschlagene offizielle Arbeitsprogramm für Verkehrsplanungsprojekte aufzunehmen.

Russee/ Hammer	30.01. 19.02.	Der Ortsbeirat Russee/Hammer <b>nimmt den Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2008 zur Kenntnis</b> . Allerdings bedauert der Ortsbeirat, dass es wohl keine Lösungsmöglichkeiten für die Verkehrsentslastung in Russee und die Anbindung an die Innenstadt gibt.	Die Steigerung der Leistungsfähigkeit der A215, die Einfügung einer Anschlussstelle Rumohr sowie der Ausbau der B404 zur A21 haben Entlastungen des Ortsteils Russee zur Folge.	0
Hassee/Vieburg	30.01 19.02.	<b>s. Antrag 0181/2008</b> Der Ortsbeirat Hassee/Vieburg hat den Verkehrsentwicklungsplan 2008 nach ausgiebiger Diskussion <b>zur Kenntnis genommen</b> . Er weist darauf hin, dass zwei Hasseer Bürgerinitiativen erhebliche Vorbehalte gegen den geplanten Autobahnanschluss Uhlenkrog vorgebracht haben. PS: Der Bau der Südspange als nördlichstes Teilstück der A21 wurde auf gleicher Sitzung mit Stimmenmehrheit befürwortet.	Zu den Bedenken von Bürgern und Bürgerinitiativen zur Autobahnanschlussstelle Uhlenkrog wird an anderer Stelle Stellung bezogen.  Die Maßnahme ist Bestandteil des VEP-Entwurfes	0
Meimersdorf/ Moorsee	29.01. 14.02. 04.03.	<b>Sitzung am 04.03.2008!</b>	<b>Stellungnahme steht noch aus.</b>	
Wellsee/ Kronsburg/ Rönne	29.01. 18.02.	Der Ortsbeirat Wellsee/Kronsburg/Rönne nimmt den VEP soweit die Stadtteile Wellsee, Kronsburg und Rönne betroffen sind <b>zustimmend zur Kenntnis</b> . Der Ortsbeirat erachtet es als besonders vordringlich, die Südspange und die Ostuferentlastungsstraße zu realisieren und bittet, alle notwendigen Schritte, z.B. die Finanzierung, sicherzustellen.	Die Maßnahmen sind Bestandteil des VEP-Entwurfes	0
Elmschenhagen/ Kroog	29.01. 11.02.	<b>s. Antrag 0160/2008</b> Der Ortsbeirat Elmschenhagen/Kroog <b>befürwortet nachdrücklich den schnellstmöglichen Bau der Südspange und der Ostuferentlastungsstraße</b> zur Entlastung des Stadtteils. Einschließlich der Änderung (0160/2008) wird dem VEP 2008 durch den Ortsbeirat Elmschenhagen/Kroog <b>einstimmig die Zustimmung erteilt</b> .	Die Maßnahmen sind Bestandteil des VEP-Entwurfes	0

<p><b>0160/2008</b></p> <p>Der Verkehrsentwicklungsplan 2008 wird mit folgender Änderung beschlossen:</p> <p>Im Punkt 6.4.3 wird auf Seite 47 im 3. Absatz, 2. Satz die Formulierung „...oder die Verbindung der Straße Am Wellsee mit dem Wellseedamm...“ gestrichen.</p> <p>Begründung:</p> <p>Die verkehrliche Anbindung des Stadtteils Kroog ist schon seit vielen Jahren ein Thema im Ortsbeirat Elmschenhagen/Kroog, da diese bedingt durch die Lage des Stadtteils immer auch direkte Auswirkungen auf die Verkehrssituation in Elmschenhagen hat. Um sich für die Zukunft die Option offen zu halten, durch eine veränderte Anbindung des Stadtteils Verkehrsströme umzulenken, spricht sich der Ortsbeirat für die Streichung des Satzteils, wie es dem Antrag zu entnehmen ist, aus.</p>	<p>Dem Änderungsantrag des Ortsbeirates wird gefolgt.</p> <p style="text-align: right;">++</p>
<p>Gaarden</p> <p>31.01. 13.02. 12.03</p>	<p><b>Sitzung am 12.03.2008!</b></p>
<p>Ellerbek/Wellingdorf</p> <p>31.01. 06.02. 05.03.</p>	<p><b>Sitzung am 05.03.2008!</b></p>
<p>Neumühlen- Dietrichsdorf/ Oppendorf</p> <p>31.01. 28.02.</p>	<p><b>s. Antrag 0203/2008</b></p> <p><b>Antrag 1:</b></p> <p>Der Ortsbeirat fordert die Verwaltung auf, die Umsetzung der Westtangente weiter zu verfolgen.</p> <p>Begründung zu Antrag 1: Der Ortsbeirat begrüßt die Aufnahme des Vorhabens im Verkehrsentwicklungsplan. Diese Straße dient der Anbindung des Ostuferhafens sowie der Entlastung der Stadtteilmitte.</p> <p>Die Maßnahme ist Bestandteil des VEP-Entwurfes</p> <p style="text-align: right;">o</p>





**Andere Beiräte**

<p>Beirat für Menschen mit Behinderung</p>	<p>01.02. Der Entwurf wird zur Kenntnis genommen. Es wird erwartet, dass der Ausbau von Barrierefreiheit als Grundprinzip in allen Bereichen anzusehen ist. Dieses Grundprinzip soll in der Präambel Niederschlag finden. Der Beirat verweist an dieser Stelle auf das „Leitbild und die örtliche Teilhabepanung für Menschen mit Behinderung in der Landeshauptstadt Kiel“, in welche/s die Barrierefreiheit als oberste Priorität eingeflossen ist. Der Beirat erwartet weiterhin, in zukünftige Planungen von Einzelmaßnahmen einbezogen zu werden.</p>	<p>In der Präambel bzw. Vorbemerkung ist die Barrierefreiheit bereits genannt und wird von der Verwaltung als prioritär angesehen. Die Einzelmaßnahmen werden entsprechend bearbeitet.</p>	<p>+</p>
<p>Beirat für Seniorinnen und Senioren</p>	<p>07.02. Es wird erwartet, dass der Verkehrsentwicklungsplan in den zuständigen Gremien der Landeshauptstadt Kiel weiterhin behandelt wird unter stärkerer Berücksichtigung der Interessen der Seniorenbevölkerung, z.B. der Verknüpfung der Regionalbahn mit dem sonstigen öffentlichen Nahverkehr.</p>	<p>Die Interessen der Seniorinnen und Senioren werden im Entwurf besonders in den Kapiteln Fußverkehr und ÖPNV berücksichtigt. Die Belange werden im Rahmen der Detailbearbeitung entsprechend berücksichtigt.</p>	<p>+</p>
<p>Forum für Migrantinnen und Migranten</p>	<p><b>noch nicht behandelt</b></p>		
<p>Beirat für Stadtgestaltung</p>	<p>Der Beirat begrüßt den Plan. Das Bestreben, den Fahrzeugverkehr in der Masse nach außen zu drängen und dadurch eine Entlastung des innerstädtischen Verkehrsnetzes zu erreichen, wird positiv bewertet. Großen Wert legt der Beirat auf eine Steigerung der Gestalt- und Aufenthaltsqualität der Straßenräume. Weiterhin sollte eine Verbesserung der Förderquerung mittels Fördedampfer angestrebt werden, um einerseits das Straßennetz zu entlasten und andererseits die Attraktivität des Förderaumes für Touristen zu erhöhen.</p>	<p>Die Stellungnahme entspricht der Intention des VEP-Entwurfes.</p>	<p>0</p>
<p>Arbeitskreis Verkehrsmarketing</p>	<p>13.02. Der AK Verkehrsmarketing stellt fest, dass eine moderne ausgewogene Planung vorgestellt worden und nimmt den vorgelegten VEP <b>zustimmend zur Kenntnis</b>.</p>		<p>0</p>

Fahrradforum	16.01.	<p>Das Fahrradforum hat grundsätzlich zu den Themen Fahrradfreundliche Ampelschaltungen, Fahrradparken, Öffentlichkeitsarbeit, Radverkehrsanlagen und Sicherheit und Barrierefreiheit entsprechende Ergänzungsvorschläge gemacht. Die Details sind den Protokollen der jeweiligen Sitzungen zu entnehmen. Der ADFC hat eine eigene Stellungnahme abgegeben. VCD und BUND haben Ihre Auffassungen in der Stellungnahme des Forum Nahverkehr Kiel (FNK) deutlich gemacht.</p>	<p>Der Entwurf zum VEP gibt entsprechende Hinweise. Der VEP ist eine Rahmenplanung. Alle den Radverkehr betreffenden Planungen und Maßnahmen werden wie bisher in enger Abstimmung mit dem Fahrradforum abgearbeitet.</p>	+
		<p>Konkret macht das Fahrradforum folgende Vorschläge ,die in die Endfassung des VEP übernommen werden sollen:</p>		
		<p>6.2.1. Ziele für den Radverkehr Die Liste bitte um den Faktor "Gesundheit und persönliche Fitness" ergänzen</p>	<p>Die Liste wird entsprechend ergänzt.</p>	++
		<p>6.2.3 Maßnahmen zum Ausbau und zur Verbesserung der Radverkehrsanlagen. Den Punkt "Lückenschluss von Zweirichtungsradwegen" bitte ersetzen durch "Lückenschluss von Radverkehrsanlagen und Beseitigung von Gefahrenpunkten an den Enden von Radverkehrsanlagen"</p>	<p>Die Änderung wird übernommen.</p>	++
		<p>zu Punkt 19: „Die Radverkehrsanlagen sind in angemessener Weise auszubauen bzw. zu ergänzen“.</p>	<p>Die Änderungswünsche werden übernommen. Im Rahmen der Detailplanung wird eine Abstimmung mit dem Fahrradforum zu den Punkten 19-33 erfolgen.</p>	++
		<p>zu Punkt 20: B90/Die Grünen weißt daraufhin, dass der Abschnitt auch Teil des Ostseeküstenradweges ist.</p>		
		<p>zu Punkt 23: „Ausbau des vorhandenen Weges mit entsprechender veloroutengerechter Oberfläche“</p>		
		<p>zu Punkt 26: „In der Mittelstraße ist der notwendige Netzlückenschluss umzusetzen.“</p>		
		<p>zu Punkt 28: „.....und zwischen Holstenbrücke und Martensdamm.“</p>		

Zu Punkt 29: „.....inklusive der Führung bis Rondeel mit Anschluss an die Veloroute 6.“

Zu Punkt 30: „ Verbesserung der Radverkehrsanlagen im Zuge des verkehrsgerechten Umbaus der Straße zw. Achterwehler Straße und Russeer Weg.“

Zu Punkt 33: „Verbesserung der Radverkehrsanlagen ab B 76.“

**6.2.5**

Hier wäre der Punkt "Diebstahlprävention", beispielsweise durch Fahrradcodierung oder bewachtes Fahrradparken an zentralen Punkten bzw. bei Großereignissen zu ergänzen.

Die Ergänzung soll vorgenommen werden.

++

**6.2.8**

Ein Kapitel "Fahrradtourismus" soll eingefügt werden.

Die Ergänzung soll vorgenommen werden.

++

**6.3**

Des weiteren wird vorgeschlagen, die Verknüpfung zwischen ÖPNV und Rad auch im Kapitel 6.3 anzusprechen

Die Ergänzung soll vorgenommen werden.

++

Es wird vorgeschlagen, die Passage zum Sicherheitsaudit verbindlicher zu formulieren

Die Formulierung soll entsprechend überarbeitet werden

++

**Umlandgemeinden und –städte**

Kreis Plön	12.02.	Es wird auf die Stellungnahme der VKP verwiesen.	vgl. VKP	vgl. VKP
Kreis Rendsburg-Eckernförde	12.02.	<b>ÖPNV</b> Kreis RD schließt sich den Anregungen und Bedenken des VRK an. Es wird angeregt die positive Bedeutung des VRK für den ÖPNV in der Region erkennbar zu machen	vgl. VRK	vgl. VRK
		<b>6.3.3.1 SRB</b> Es wird eine geänderte Formulierung auf S. 41 bezüglich der SRB und der Mitfinanzierung der Region angeregt: „... sowie eine Mitfinanzierung durch die Region. Auf Basis der bisher vorgenommenen Untersuchungen laufen diesbezüglich	Die vorgeschlagene Textänderung kann übernommen werden.	++

<p>Gespräche mit Bund und Land. Gespräche mit den Kreisen und den Kommunen im Einzugsbereich der SRB werden bei entsprechendem Zwischenstand zu führen sein. Gespräche laufen bereits mit der DB AG...</p>		
Stadt Neumünster	<b>Bisher keine Stellungnahme eingegangen.</b>	
Stadt Preetz	<b>Bisher keine Stellungnahme eingegangen.</b>	
Stadt Rendsburg	<b>Bisher keine Stellungnahme eingegangen.</b>	
Stadt Eckernförde	21.02. Es bestehen <b>keine Bedenken</b> gegenüber dem Plan. Es wird eine rechtzeitige Einbindung in das Verfahren der SRB gewünscht.	0
Gemeinde Klausdorf	<b>Bisher keine Stellungnahme eingegangen.</b>	
Gemeinde Raisdorf	<b>Bisher keine Stellungnahme eingegangen.</b>	
Gemeinde Altenholz	06.02. <b>6.3.3.1 SRB</b> Die fehlende Anbindung nördlich der Kanals wird bedauert. Es wird angeregt zumindest, P+R Parkplätze an der Endstation einzurichten. Es wird außerdem angeregt, eine Anbindung der SRB über die Levensauer Hochbrücke und die Industriebahntrasse zu realisieren.	+
<b>6.4.3.1 (10)</b>		
Maßnahmen im Bereich der Stadteinfahrten B503 (1). Die Erweiterung des Knotenpunktes B503/ Boelkestraße um eine weitere direkte Rampe aus Ri. Norden wird positiv gesehen.		0
<b>6.4.3.4 (22)</b>		
Die Vollarbindung der Fördestraße an die Friedrichsorter Straße wird begrüßt. Es wird ein Kreisverkehr vorgeschlagen.		+
Die Maßnahme ist im VEP genannt. Im Rahmen der weiteren Detailplanungen werden Kreisverkehrsösungen mit untersucht.		

<b>6.4.3.4 (22)</b>		
Die Führung von ÖPNV, Fuß- und Radverkehr über die Strandstraße wird begrüßt		Die Maßnahme ist im VEP genannt.
Amt Dänischenhagen 04.08.	<b>6.3. ÖPNV</b>	0
	Busringverkehr Kiel über Friedrichsort, Schilksee, Strande, Dänischenhagen, Altenholz	+
Gemeinde Kronshagen	<b>Bisher keine Stellungnahme eingegangen.</b>	
Gemeinde Molfsee	<b>Bisher keine Stellungnahme eingegangen.</b>	
Gemeinde Flintbek	<b>Bisher keine Stellungnahme eingegangen.</b>	
Gemeinde Gettorf	<b>Bisher keine Stellungnahme eingegangen.</b>	
Amt Preetz-Land	<b>Bisher keine Stellungnahme eingegangen.</b>	
Amt Probstei	<b>Bisher keine Stellungnahme eingegangen.</b>	
Amt Achterwehr	<b>Bisher keine Stellungnahme eingegangen.</b>	
Amt Flintbek	<b>Bisher keine Stellungnahme eingegangen.</b>	
Amt Molfsee	<b>Bisher keine Stellungnahme eingegangen.</b>	
Amt Dänischer Wohld	<b>Bisher keine Stellungnahme eingegangen.</b>	
Amt Bordsesolm	<b>Bisher keine Stellungnahme eingegangen.</b>	

**Andere Träger öffentlicher Belange**

<p>Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Verkehr</p>	<p>05.02. <b>Kap. 1 Einleitung Seite 8 Aufstellung des VEP 2008</b> Die teilweise angestrebte Verbesserung der Anbindung der Häfen insbesondere vom Ostuferhafen und des 3. Fährterminal (Norwegenterminal) wird ausdrücklich begrüßt.</p>	<p>Keine Einarbeitung erforderlich.</p>	<p>o</p>
<p><b>4.3 Mobilität 2020</b></p>	<p>Es wird auf die Stellungnahme der LVS vom 29.1.08 verwiesen.</p>	<p>vgl. LVS</p>	<p>vgl. LVS</p>
<p><b>6.4 (3) Seite 48, 6-Streifigkeit A215/B76</b></p>	<p>Es wird daraufhingewiesen, dass die Umsetzung der Maßnahme auf der vorhandenen befestigten Fläche erfolgt. Sie ist mit keiner Inanspruchnahme von Freiflächen verbunden. Lediglich in der Mitte des Streckenabschnittes wird je Richtungsfahrbahn eine Nothaltebucht erstellt. Darüber hinaus werden durch die Baumaßnahme keine Lärmansprüche ausgelöst. Diese Baumaßnahme stellt keinen reinen sechstreifigen Ausbau dar, sondern eine Deckenerneuerung mit dauerhafter Ummarkierung der Standstreifen zu durchgehenden Verflechtungsstreifen mit Blockmarkierung.</p>	<p>Die Einforderung von Lärmschutzansprüchen insbesondere beim entsprechenden Ausbau, wird von der Verwaltung weiterverfolgt</p>	<p>o</p>
<p><b>6.4 Seite 49, Südspange</b></p>	<p>Sollten die weiteren Planungen ergeben, dass der sich in der Planung und im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen befindliche Ausbau der B404 zur A21 nördlich des Knoten Karlsberg nicht im Bereich des Barkauer Kreuzes an die B76, sondern besser im Bereich Segeberger Landstraße/B76 angeschlossen werden sollte, würde die abgeschwenkte Trasse der A21 auf der Trasse der sich im weiteren Bedarf befindlichen B202, Eckverbindung A21 bis Segeberger Landstraße (B76) – sog. Südspange – verlaufen und diese damit im Bedarfsplan entbehrllich machen bzw. sie ersetzen. Die A21 endet in jedem Fall an der B76. Die Fortführung (OUE; weiterer Bedarf) wird als B502 geführt.</p>	<p>o</p>	

**6.6.1 Fernverkehr - Schiene**

Hier sollte auf die direkte ICE-Verbindungen hingewiesen werden.

Der Hinweis soll in den Entwurf eingearbeitet werden.

++

**6.4. Kfz-Verkehr, Anschlussstellen**

Es wird darauf hingewiesen, dass für die Einrichtung neuer Anschlussstellen an Autobahnen oder vierstreifige Bundesstraßen die Zustimmung des BMVBS einzuholen ist. Entsprechende Anträge wären über das MWV an das BMVBS zu richten. Dies bezieht sich u.a. auf die im VEP angesprochenen Anschlussstellen Rumohr, Russee, Uhlenkrog und Olshausenstraße. Die Kennnisname dieser von der Landeshauptstadt gewünschten Anschlussstellen bedingt daher keine Zusage des MWV.

Entsprechend soll vorgegangen werden.

o

**Abb. 6-10 Kfz-Netz, Anschlussstellen**

Die Darstellung der künftig geplanten Anschlussstellen im Zuge der ausgebauten A21 ist unvollständig und entspricht nicht dem BMVBS zur Zustimmung vorgelegten Konzept. Der Knoten B404/Kronsburg/Neumeimersdorf ist demnach als Ertüchtigung der Anschlussstelle darzustellen.

Die im VEP vorgenommene Klassifizierung weist auf die insgesamt in diesem Bereich erforderliche Neuordnung hin und erfolgt unbeschadet der Festlegungen des BMVBS.

-

**Abb. 6-10 Kfz-Netz, Anschlussstellen**

Hinsichtlich der Anschlussstelle Edisonstraße (A21) wird darauf hingewiesen, dass eine schriftliche Entscheidung des BMVBS zur grundsätzlichen Zustimmung zur Einrichtung dieser Anschlussstelle sowie über die Finanzierung der Anschlussstelle noch aussteht.

o

**Prioritäten**

Hinsichtlich den im VEP genannten Projekten (Bau oder Ausbau von verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen und Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz, von Verkehrsleitsystemen und Kreuzungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz oder dem Bundeswasserstraßengesetz, Deckenmaßnahmen auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in kommunaler Baulast, Vorhaben zur Schulwegsicherung und Radverkehrsanlagen) ist

Entsprechendes gilt für die Bereitstellung städtischer Haushaltsmittel.

o



<p>in Zusammenhang mit der Gewährung von Zuwendungen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden im Rahmen des Förderprogramms Kommunaler Straßenbau nach GVFG-SH und FAG daraufhingewiesen, dass das für Verkehr zuständige Ministerium in jedem beantragten Einzelprojekt individuell nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel entscheidet. Ein Rechtsanspruch auf Gewährung von Zuwendungen besteht nicht.</p>	<p>06.02. <b>Abb. 6-21 Planfall 2020</b> Die Entwicklung der Verkehrszahlen auf den im VEP aus lufthygienischer Sicht benannten Streckenabschnitten ist nicht erkennbar. Es ist sicherzustellen, dass die Grenzwerte für Stickstoffdioxid für den Prognosefall 2020 eingehalten werden.</p>	<p>Die Entwicklung der Verkehrszahlen wird eingearbeitet. Für die Prognose wird die Einhaltung der Grenzwerte im Rahmen der weiteren Detailplanungen überprüft.</p>	<p>++</p>
<p><b>Keine Stellungnahme eingegangen</b></p>	<p><b>Keine Anmerkungen</b></p>	<p>0</p>	<p>0</p>
<p>Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume</p>	<p>06.02. <b>Abb. 6-21 Planfall 2020</b> Die Entwicklung der Verkehrszahlen auf den im VEP aus lufthygienischer Sicht benannten Streckenabschnitten ist nicht erkennbar. Es ist sicherzustellen, dass die Grenzwerte für Stickstoffdioxid für den Prognosefall 2020 eingehalten werden.</p>	<p>Die Entwicklung der Verkehrszahlen wird eingearbeitet. Für die Prognose wird die Einhaltung der Grenzwerte im Rahmen der weiteren Detailplanungen überprüft.</p>	<p>++</p>
<p>KIWI</p>	<p>06.02. <b>Abb. 6-21 Planfall 2020</b> Die Entwicklung der Verkehrszahlen auf den im VEP aus lufthygienischer Sicht benannten Streckenabschnitten ist nicht erkennbar. Es ist sicherzustellen, dass die Grenzwerte für Stickstoffdioxid für den Prognosefall 2020 eingehalten werden.</p>	<p>Die Entwicklung der Verkehrszahlen wird eingearbeitet. Für die Prognose wird die Einhaltung der Grenzwerte im Rahmen der weiteren Detailplanungen überprüft.</p>	<p>++</p>
<p>Kiel - Marketing</p>	<p>06.02. <b>Abb. 6-21 Planfall 2020</b> Die Entwicklung der Verkehrszahlen auf den im VEP aus lufthygienischer Sicht benannten Streckenabschnitten ist nicht erkennbar. Es ist sicherzustellen, dass die Grenzwerte für Stickstoffdioxid für den Prognosefall 2020 eingehalten werden.</p>	<p>Die Entwicklung der Verkehrszahlen wird eingearbeitet. Für die Prognose wird die Einhaltung der Grenzwerte im Rahmen der weiteren Detailplanungen überprüft.</p>	<p>++</p>
<p>Stadtwerke Kiel AG</p>	<p>23.01. <b>keine Anmerkungen</b></p>	<p>0</p>	<p>0</p>
<p>Verkehrsverbund Region Kiel (VRK)</p>	<p>31.01. <b>Kap. 1, S.6 letzter Absatz</b> Es sollte erwähnt werden, dass der Reisezeitvorteil für den Kfz-Verkehr durch die genannten Baumaßnahmen (Mühlenwegtrasse) noch vergrößert wurde</p>	<p>Der Hinweis ist richtig. Eine Einarbeitung wird nicht als erforderlich angesehen.</p>	<p>-</p>
<p><b>Kap. 1, S.7 erster Absatz</b></p>	<p>Auch die Schaffung des VRK führte zu den Grundlagen für ein leistungsfähiges und wirtschaftliches ÖPNV-Angebot</p>	<p>Der Hinweis ist richtig und soll wegen der großen Bedeutung des VRK für die Fortentwicklung des ÖPNV in der Region aufgenommen werden.</p>	<p>++</p>
<p><b>Kap 2, S.12 erster Absatz</b></p>	<p>Die innerregionale Zusammenarbeit wird für die erfolgreiche Weiterentwicklung des ÖPNV nachdrücklich unterstrichen. Die LH Kiel sollte in diesem Zusammenhang eine Aussage zur Zukunft des VRK in den VEP aufnehmen.</p>	<p>Aussagen zum VRK sind Sache des nächsten RNVP. Dort werden auch die Vorschläge des VEP konkretisiert und in einem 5-Jahres-Programm zusammengestellt.</p>	<p>+</p>

**Kap 2, S.12 letzter Absatz**

Hauptverkehrsachsen: Busse nutzen überwiegend Hauptverkehrsachsen, daher sind die Belange des Busverkehrs dort unbedingt zu berücksichtigen

Der Hinweis soll eingearbeitet werden.

++

**Kap 2, S.13 erster Absatz**

Auch für Sonderflächen ist eine ÖPNV-Anbindung nötig.

Das Erfordernis ist vom Einzelfall abhängig und Gegenstand weitergehender Fachplanung

+

**Kap.3, S.18 erster Absatz**

Es wird angemerkt, dass innenstadtorientierte Einkaufsverkehre ein bedeutendes Potential für den ÖPNV darstellen. Der Freizeitverkehr ist für hochfrequentierte Ziele für den ÖPNV ebenfalls sehr wichtig

Der Hinweis soll eingearbeitet werden.

++

**Kap.4, S.20 1. Absatz**

Gibt es eine Abstimmung mit der Region über Ziele und Aufgabe?

Die Landesplanung und die daraus abgeleitete Entwicklungspotentiale der verschiedenen Gemeinden wurden für die Prognose übernommen.

o

**Kap. 4, S.22/23 Tabelle**

Verkehrsreduzierend wirkt außerdem die sinkende Schülerzahlen, verkehrssteigernd höhere Erwerbstätigenzahlen, nicht nur der Frauen

Der Hinweis soll eingearbeitet werden.

++

**6.1 Fuß**

Der Fußverkehr hat eine wichtige Zubringerfunktion für den ÖPNV, daher sollten die Zuwege möglichst nutzerfreundlich sein

Der Hinweis soll eingearbeitet werden.

++

**6.2 Rad**

Es sind bei den Baumaßnahmen für den Radverkehr viele Buslinien betroffen. Für den Busverkehr dürfen dadurch keine nennenswerten Behinderungen/ Fahrzeiterlängerungen oder Konfliktpotenzial an Haltestellen entstehen.

Im Rahmen weiterer Detailplanungen ist dieser Konflikt zu lösen.

+

**6.2 Rad**

Erweiterung der Velorouten ins Umland: Erfolgte eine Abstimmung mit den Umlandgemeinden?

Die Umlandgemeinden sind in den Abstimmungsprozeß des VEP einbezogen..

0

**6.3 ÖPNV**

Das Kapitel stellt die SRB sehr stark in den Vordergrund, was hinsichtlich der Bedeutung auch berechtigt ist. Es fehlt aber eine kritische Würdigung des Ist-Zustandes im Vergleich mit den detaillierten Darstellungen zum GVP 1988.

Der Entwurf des VEP macht die Probleme des derzeitigen ÖPNV hinreichend deutlich.

-

**6.3 ÖPNV S.38**

Die Verbundgründung 1988 sollte genannt werden. Außerdem sollten die Erfolge des regionalen SPNV, die Einführung des "Supertickets" und „Semstertickets“ genannt werden.

Die Vorschläge sollen eingearbeitet werden.

++

**6.3.2 Potentialanalyse**

Die Herleitung der Potentiale sollte dargestellt werden. Ferner haben Fahrradfreundlichkeit und Motorisierungsgrad Auswirkungen auf die Nutzung des ÖPNV.

Die Herleitung der Potentiale soll eingearbeitet werden.

++

**6.3.3.1 SRB S.40, letzter Absatz**

Auch und gerade die Region profitiert von der SRB (siehe Entwicklung Karlsruhe -Bretten)

Der Hinweis soll eingearbeitet werden.

++

**6.3.3.1 SRB S.41, 3. Absatz**

Stand der Abstimmung mit der Region zur Finanzierung sollte dargestellt werden (siehe auch Kreis Rendsburg-Eckernförde)

Zum Stand der Verhandlungen kann nicht jederzeit eine Überarbeitung des VEP erfolgen.

-

**6.3.3.2, S.42, Abs. 2**

Eine Darstellung der Wirkungen auf die Wirtschaftlichkeit und Nachfrage sollte anhand bestehender ALITa Angebote erläutert werden.

Eine Darstellung würde hier zu sehr ins Detail gehen. Eine Darstellung erfolgt vor Einführung dieses Systems.

+

**6.3.3.3 SPNV**

Es ist bei Einführung einer SRB genau zu prüfen, wo SRB und RB und wo nur die SRB oder die RB hält.

Diese Prüfung erfolgt im Rahmen der weiteren Detailplanungen. Eine Einarbeitung in den Entwurf ist daher nicht erforderlich.

+

**6.3.3.4 Förderschiffahrt, S. 43**

Die Finanzierung der Nordlinie F 1 muss geklärt werden

Die Prüfung soll im Rahmen der Aufgabenträgerschaft im ÖPNV erfolgen

+

**Busbeschleunigung, S 45**

Weitere Wirkungsanalysen (nach dem Vorbild von HC Consult 2004) sind wünschenswert.

Die Überprüfung der Ampelschaltungen für weitere Vorrangschaltungen soll erfolgen. In einem Bericht sollen die Wirkungen dargestellt werden.

+

**A 21, S.49**

Für das gesamte Projekt sind die Belange des örtlichen und regionalen Busverkehrs unbedingt zu beachten

Der Hinweis wird in der weiteren Detailplanung beachtet.

+

**Sperrung Saarbrückenstraße, S 48**

Die Folgen für den Busverkehr sollen aufgezeigt werden

Der Hinweis wird in der weiteren Detailplanung beachtet

+

**S 44. letzter Absatz**

Die ÖPNV- Servicestation sollte Mobilitätszentrale heißen

Der Hinweis soll eingearbeitet werden

++

Landesweite 29.01.

Verkehrsservicegesellschaft (LVS)

**4.3. Mobilität 2020**

Laut einer Studie der LVS zum SPNV wird für 2025 eine Steigerung des Fahrgastaufkommen in Kiel im SPNV bei gleichbleibendem Angebot um +20% prognostiziert.

Der Hinweis wird in Kapitel 4.3 eingearbeitet. Szenarien und Verkehrsprognosen des VEP werden durch den Hinweis bestätigt

++

Kieler Verkehrs Gesellschaft (KVG)

vgl. Arbeitskreis Verkehrsmarketing

vgl. Arbeitskreis Verkehrsmark.

Autokraft

vgl. Arbeitskreis Verkehrsmarketing

vgl. Arbeitskreis Verkehrsmark.

Verkehrsbetriebe 23.01.

Kreis Plön (VKP)

**6.3 ÖPNV**

Aus Sicht der VKP wird die Attraktivität auf der Strecke Kiel - Schönberger Strand durch die SRB nicht verbessert. Die Fahrzeiten sind nicht schneller und die Lage der Haltestellen ist ungünstiger als bei der derzeitigen Busbedienung.

Die Aussage mag richtig sein für einige Teilbereiche der Probstei. Für den Fall einer Einführung der SRB werden auf der Achse in Richtung Schönberger Strand aber deutliche Fahrgastzunahmen im ÖPNV prognostiziert.

-

<p>Zubringerdienste sind in dem die SRB ergänzenden Buskonzept enthalten. Die Aussagen der VKP werden als generelle Aussage nicht nachvollzogen.</p>	<p><b>Keine Stellungnahme eingegangen.</b></p>	<p><b>Keine Stellungnahme eingegangen.</b></p>	<p><b>Keine Stellungnahme eingegangen.</b></p>	<p>Seehafen Kiel GmbH 07.02. <b>4.4.2 Prognose-Null-Fall 2020</b></p> <p>Mehrbelastungen auf dem Ostring haben ihre Ursache auch in den steigenden Umschlägen im Ostuferhafen. Die Seehafen-Prognosen unterstützen die Annahme für den Ostring</p> <p><b>6.4.3.1 (3) A215 6-Streifigkeit zw. A210 und B76</b></p> <p>Die Sechsstreifigkeit ist aus Sicht des Seehafens sinnvoll.</p> <p><b>6.4.3.1 (5) Südspange, (8) Knoten Ostuferentlastungsstraße, (13) Ostuferentlastungsstraße nördl. B 76</b></p> <p>Die Realisierung der Südspange und der Ostuferentlastungsstraße sollte wegen des boomenden Ostuferhafens dringend umgesetzt werden. Die Stadt sollte alles daran setzen die Ostuferentlastungsstraße in den vordringlichen Bedarf im Bundesverkehrswegeplan hochzustufen.</p> <p><b>6.4.3.3 (19) Werftstraße</b></p> <p>Die Ausführung werden nachdrücklich unterstrichen. Insbesondere die Maßnahme (19) Werftstraße sollte prioritär verfolgt werden.</p> <p><b>6.4.3.4 (25) Westumgehung Neumühlen/Dietrichsdorf</b></p> <p>An der vollständige Realisierung der Westumgehung sollte unbedingt festgehalten werden.</p>
				<p>Keine Einarbeitung erforderlich.</p> <p>Keine Einarbeitung erforderlich.</p> <p>Keine Einarbeitung erforderlich.</p> <p>Im Zuge der Erstellung des in Kap. 7 genannten Arbeitsprogramms wird eine Prioritätenliste erstellt. Der Vorschlag wird bei Aufstellung der Liste berücksichtigt.</p> <p>Keine Einarbeitung erforderlich.</p>

<p><b>6.4.3.6 Grundsanieerung</b></p> <p>Die Großwegweiser sind für den Hafenstandort von herausragender Bedeutung. Das Sanierungsprogramm muss konsequent umgesetzt werden.</p>		Anmerkung wird in den Entwurf eingearbeitet.	++
<p><b>6.4.5.3 Temporeduzierung</b></p> <p>Die Einrichtung von Tempo-30-Zonen in den vorgeschlagenen Netzabschnitten erscheint im Interesse eines zügigen und reibungslosen Verkehrsflusses fraglich und muss sehr sorgfältig geprüft werden.</p>		Bei Einführung von Tempo 30 werden die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss geprüft. Ggf. muss die Koordinierung der Signalanlagen angepasst werden.	+
Wasser- und Schiffsamt Kiel-Holtenau	06.02.	Es bestehen <b>keine inhaltlichen Bedenken</b> .	0
<p><b>6.4.3.3</b></p> <p>Richtigstellung: Der Scheerhafen ist auch Bestandteil des Nothafenkonzeptes des Bundes.</p>		Wird im Entwurf korrigiert.	++
Wasser- und Schiffsamt Lübeck	27.02.	Die <b>Belange werden ausreichend berücksichtigt</b> . Es wird gebeten, das WSA Lübeck in alle weiteren Planungen mit einzubeziehen, da Lübeck für den gesamten Bereich zuständig ist, der direkt an die Förde grenzt.	+
CAU		<b>Bisher keine Stellungnahme eingegangen.</b>	
FH Dietrichsdorf		<b>Bisher keine Stellungnahme eingegangen.</b>	
K.E.R.N.		<b>Bisher keine Stellungnahme eingegangen.</b>	
IHK Kiel		Es wird festgestellt, dass der VEP nicht das enthält was die IHK unter einer „ideologiefreien Verkehrsplanung“ versteht: Es zieht sich wie ein roter Faden durch den VEP, dass der Kfz-Verkehr zugunsten ökologisch vermeintlich ebenso geeigneter Verkehrsmittel eingedämmt werden kann. Das Kfz ist aber im Wirtschaftsverkehr in etlichen Branchen nicht ersetzbar. Das Ziel, „den Kfz-Verkehr...soweit wie möglich einzugrenzen“ lehnen wir daher ab.	0

### Kap. 2 Ziele

Es wird begrüßt, dass sich im Ziel „wirtschaftsdienende Verkehrsabwicklung“ die Interessen der IHK wieder finden.

Der Wirtschaftsverkehr wird durch die Zieldefinition hervorgehoben. Dies zeigt das er gleichberechtigt neben den anderen herausgehobenen Zielen Berücksichtigung findet.

Region und Gesamtstadt: Es wird angezweifelt, dass es ein wichtiges Ziel ist, das Rad- und Fußverkehrsnetz zwischen Stadt- und Umland zu verbessern.

Die Stellungnahme der IHK wird diesbezüglich nicht nachvollzogen. Die Verbesserung des regionalen Fuß- und Radwegenetzes dient nicht nur der Entlastung des Straßennetzes sondern auch der Tourismusförderung.

Raumbezogenen verkehrliche Anforderungen insgesamt: Es wird kritisiert, dass sich die Ziele für den ruhenden Kfz-Verkehr nur auf den notwendigen Kfz-Verkehr beziehen, während für den Radverkehr ausreichend Parkmöglichkeiten angesprochen werden.

Durch diese Definition soll ausgedrückt werden, dass ein Teil des Kfz-Verkehr soweit möglich durch gute Angebote bei anderen Verkehrsmitteln ersetzt werden kann und im Interesse des Kfz-Verkehrs auch soll.

### Kap. 3.5 Wirtschaftsverkehr

Es wird positiv bemerkt, dass dem Wirtschaftsverkehr eine Kurzanalyse gewidmet wird. Darin wird deutlich, welche alternative Bedeutung das Kfz für den Wirtschaftsverkehr hat.

In den Planungen im VEP wird der Kfz-Verkehr daher auch nicht restriktiv behandelt. Es werden für die Verlagerung auf andere Verkehrsmittel Alternativen geboten.

Für Fehl am Platz wird die Bemerkung gehalten „die negativen Folgen ... des Lkw-Verkehr [seien] erheblich, denn ein Lkw verursacht so viel Lärm wie 10 Pkw“, denn die Transportkapazität ist erheblich höher als die eines Pkw. Das gilt im übrigen auch für Busse, was nicht erwähnt wird.

Die negativen Folgen sind aber trotzdem unbestreitbar. Die Bemerkung soll auf die Dringlichkeit für eine Führung des Lkw-Verkehrs auf unsensiblen Routen außerhalb dicht bebauter Bereiche hinweisen.

### Kap. 4.3. Mobilität 2020

Das Auswahlszenario mit der moderaten Weiterentwicklung wird für geeignet angesehen. Der Trend zu stärkeren Motorisierungen bei Kfz wird für eine nicht belegbare Prognose gehalten. Auch die These, dass steigender Pkw-Besitz zum Rückgang des Radverkehrs und ÖPNV wird als nicht begründet angesehen. Der Kfz-Gebrauch sollte nicht vorsätzlich unattraktiv

Der VEP versucht die Attraktivität durch Alternativangebote zu steigern. Der Kfz-Verkehr wird nicht durch restriktive Maßnahmen eingedämmt.

gemacht werden sondern die Attraktivität der übrigen Verkehrsmittel gesteigert werden.

### **Kap. 5 Verkehr und Umwelt**

Eingriffsmaßnahmen sollten nur dann umgesetzt werden, wenn die rechtliche Verpflichtung zum Eingriff besteht. Verkehrslenkung sollte vor Fahrverboten umgesetzt werden.

#### **Kap. 6.1 Fuß**

Mängel im Fußwegenetz dürfen nicht grundsätzlich zum Straßenrückbau führen, da diese in vielen Fällen zu Lasten des Wirtschaftsverkehr führen würden.

#### **Kap. 6.2 Rad**

Grundsätzlich gilt die selbe Aussage, wie für den Fußverkehr. Eine Flächenbereitstellung für den Radverkehr darf nicht zu Lasten des Wirtschaftsverkehrs gehen.

Abgelehnt wird die Idee der Fahrradfreundlichen Ampelschaltungen, da dies zu zusätzlichen Halts für den Kfz-Verkehr führen würde.

#### **6.3 ÖPNV**

Die Maßnahmenvorschläge zum ÖPNV abgesehen von der SRB treffen auf weitgehende Zustimmung. Hinsichtlich der Busbeschleunigung wird für einzelfallbezogene Maßnahmen plädiert.

Aufgabe von Busspuren auch in der Andreas-Gayk-Straße zu Gunsten weiterer Parkmöglichkeiten.

Die Einführung der SRB in Kiel kann aus lokaler Standortmarketingpolitik nachvollzogen werden. Es muss aber

Dies entspricht der Intention des VEP.

Es wird im Rahmen der weiterführenden Planungen eine Abwägung unter gleichrangiger Berücksichtigung aller Interessen vorgenommen..

Siehe oben

Fahrradfreundliche Ampelschaltungen werden unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel umgesetzt. Das heißt auch, dass die Koordinierung der LSA für den Kfz-Verkehr beachtet wird. Verbesserungen für den Radverkehr ergeben sich hauptsächlich aus einer Veränderung der Phasenabfolge.

Busbeschleunigungen werden grundsätzlich unter Berücksichtigung des Individualverkehrs umgesetzt. In den meisten Fällen profitiert der Kfz-Verkehr davon, da es zu Grünphasenverlängerungen auf den Hauptstraßen kommt

Ist im Rahmen weiterer Detailplanungen zu prüfen.

Die Standardisierte Bewertung hat gezeigt, dass die Wirtschaftlichkeit für ein SRB-System

o

o

o

-

o

+

o



bedacht werden, dass neben den erheblichen Investitionskosten auch eine beträchtliche Erhöhung der Betriebskostenzuschüsse erforderlich werden. Es wird bezweifelt, dass die Attraktivität wirklich so hoch ist wie angenommen, da das alte Straßenbahnsystem gezeigt hat, dass es kein so attraktives Angebot machen konnte, um Kfz-Nutzer zum Umsteigen auf den ÖPNV zu bewegen.

gegeben ist. Der Vergleich mit dem alten Straßenbahnsystem kann nicht geführt werden, da es sich um ein gänzlich anderes Verkehrssystem mit modernen Fahrzeugen mit Anbindung ins Umland handelt. Von der Einführung der SRB würde unabhängig von den verkehrlichen Vorteilen die Wirtschaft der Region aufgrund des Investitionsvolumens und der externen Zuschüsse in hohem Maße profitieren.

#### 6.4 Kfz-Verkehr

Die zur Leistungssteigerung des Straßennetzes vorgeschlagenen Maßnahmen werden begrüßt. Das in Abb. 6-18 dargestellte Konzept wird den Ansprüchen gerecht.

Die Option für eine die Kernstadt südlich umfahrende Trasse sollte die Stadt sich offen halten.

Die aufgeführten Maßnahmen zum Ausbau der Stadttangenten werden ausdrücklich begrüßt. Als besonders wichtig werden die Projekte „Ostuferentlastungsstraße“, und „Südspange“ angesehen.

Ebenfalls begrüßt werden die Ausbaumaßnahmen der innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen. Auch das Bekenntnis für die nördliche Innenstadttangente wird positiv aufgenommen.

Das Abrücken vom vierstreifigen Ausbau des Lehmbergs wird aus Verkehrssicherheitsgründen abgelehnt.

Die Anbindung der Feste Friedrichsort und des Falckensteiner Strandes über die Industrie- und Gewerbeflächen kann nur in Abstimmung mit den betroffenen Unternehmen vorgenommen werden.

o

- Zur Zeit sind realistische Planungsansätze hierzu nicht erkennbar.

o

o

-

Der Ausbau des Lehmbergs wird auf Grund der prognostizierten Verkehrszahlen nicht mehr benötigt. Auch aus Verkehrssicherheitsgründen wird keine Veranlassung gesehen den Abschnitt weiter auszubauen. Erforderlich ist lediglich der im Entwurf des VEP benannte Ausbau des Knotenbereichs Lehmberg/Knooper Weg

+

Die Anregung wird im Rahmen weiterer Detailplanung berücksichtigt.

<p><b>6.5 Parken</b></p>	<p>Die im VEP angeführten Vorschläge zur Parkraumbewirtschaftung werden als akzeptable Kompromisslösungen eingeschätzt. Die Innenstadt wird als mit gutem Parkplatzangebot ausgestattet bewertet. Eine bessere Vermarktung ist wünschenswert. Das Rabattsystem „Innenstadtplus+“ wird positiv gesehen.</p>	<p>Die Ausführungen werden entsprechend der Intention des VEP-Entwurfes im Rahmen weiterer Verwaltungsarbeit berücksichtigt.</p>	<p>+</p>
<p><b>6.7 Mobilitäts- und VSM</b></p>	<p>Die Entwicklung von Modulen für ein betriebliches Mobilitätsmanagement wird positiv gesehen. Bezüglich der Entwicklung eines LKW-Führungskonzeptes wird die Zusammenarbeit mit der Stadt angekündigt.</p>	<p>0</p>	<p>0</p>
<p><b>6.10 Kinder im Verkehr</b></p>	<p>Das Ziel, Kinder im Verkehr besser zu schützen, wird unterstützt. Die unter 6.10.2 formulierten „grundsätzlichen Anforderungen“ werden allerdings abgelehnt.</p>	<p>Die Verwaltung begrüßt die Sichtweise der IHK. Bedauert wird allerdings die Ablehnung grundsätzlicher Anforderungen an eine kinder- und familienfreundliche Straßenraumgestaltung.</p>	<p>0</p>
<p>Polizeiinspektion Kiel</p>	<p><b>Bisher keine Stellungnahme eingegangen.</b></p>		
<p>Wehrbereichsverwaltung Nord Bundeswehr</p>	<p>23.01.</p>	<p>Durch die aufgeführten Planungen werden die <b>Belange der Bundeswehr nicht berührt.</b></p>	<p>0</p>
<p>Bundespolizei Kiel</p>	<p>23.01.</p>	<p><b>6.9.2 Unfallprävention</b></p>	
<p>Kreishandwerkerschaft</p>	<p>16.01.</p>	<p>Die Bundespolizei weist daraufhin, dass sie Unfallprävention für Schulen im Bereich von Bahnanlagen anbietet.</p>	<p>++</p>
<p></p>	<p></p>	<p>Die Stellungnahme entspricht der Intention des VEP.</p>	<p>0</p>

Haus & Grund Kiel	10.01.	Es wird Wert darauf gelegt, dass durch die Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur die Verbesserung des Wohnwertes erreicht wird. Neben dem Ausbau von Umgehungs- und Entlastungsstraßen gehört dazu auch eine Fortführung der Planungen für Schienennahverkehr	Die Stellungnahme entspricht der Zielrichtung des VEP.	0
Flughafen	15.01.	<b>6.6.3 Fernverk. - Luft</b> Redaktionell Hinweise zur Darstellung des aktuellen Sachstandes.	Die Hinweise werden in den Entwurf eingearbeitet.	++
StadtAuto Kiel		vgl. Arbeitskreis Verkehrsmarketing		Vgl. Arbeitskreis Verkehrsmark.
Color Line		<b>Bisher keine Stellungnahme eingegangen.</b>		
Stena Line		<b>Bisher keine Stellungnahme eingegangen.</b>		
Klaipeda Fähre		<b>Bisher keine Stellungnahme eingegangen.</b>		
Asta der CAU		vgl. Fahrradforum		vgl. Fahrradforum
ADAC		vgl. Arbeitskreis Verkehrsmarketing		vgl. Arbeitskreis Verkehrsmark.
ADFC	15.01.	Die Stellungnahme des ADFC ist maßgeblich auch für die Stellungnahme des Fahrradforums zu sehen. Darüberhinaus bezieht der ADFC zu bestimmten Dingen Stellung, die im einzelnen nicht in der Stellungnahme des Fahrradforums eingegangen sind.  Die Gesamtkonzeption des VEP mit dem hohen Stellenwert für Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, Verkehrssicherheit und Kinder im Verkehr wird begrüßt  Besondere Zustimmung finden u.a. folgende Punkte - Steigerung des Anteils vom Radverkehr am Modal Split von 17% auf 25% - Radverkehrsförderung darf nicht zulasten des Fußverkehrs erfolgen - Radverkehrsförderung steigert die Familienfreundlichkeit der Stadt		vgl. auch Fahrradforum

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Radverkehrsförderung ermöglicht Mobilität für alle sozialen Gruppen</li> <li>- Fahrradfreundliche Ampelschaltungen</li> <li>- Stadtrationalbahn .</li> </ul>		
<p>Zu dem Punkt "Verbesserung der Beläge ..." möchten wir anmerken, dass Bordsteinkanten in Längsrichtung innerhalb für den Radverkehr markierter Bereiche dringend zu vermeiden sind. Also nicht wie in der Alten Lübecker Chaussee stadteinwärts zwischen Barkauer Kreuz und Stormarnstraße derzeit zu finden, oder wie schon mal am Hindenburgufer nördlich der Blücherbrücke schon mal so gewesen</p>	<p>Detailplanungen werden wie bisher im Fahrradforum abgestimmt</p>	+
<p>Desweiteren wäre Fahrradparken im privaten Umfeld zu beleuchten, also in Wohn- und Büro/Geschäftsgebäuden. Könnte man beispielsweise durch eine Stellplatzsatzung oder ein Ausweitung derselben, z.B. auf Bestandsgebäude, angehen.</p>	<p>Wie bereits im Fahrradforum abgestimmt, wird das Fahrradparken im gesamten Stadtgebiet im Rahmen der weiteren Detailplanung verbessert</p>	+
<p>6.2.8 (ein zusätzliches Kapitel) zum Thema "Fahrradtourismus" mit den Unterpunkten</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Führung des Ostseeküstenradwegs (OKR) des Nord-Ostsee-Kanal-Radwegs (NOK)</li> <li>- Qualität des OKR und NOK</li> <li>- Serviceeinrichtung im Stadtgebiet für Fahrradtouristen</li> </ul>	<p>Die Ergänzung soll vorgenommen werden.</p>	++
<p>Desweiteren sollte das Thema "Verknüpfung mit dem ÖPNV / SPNV" gestärkt werden, insbesondere um den Punkt "Förderung von Fahrradmitnahme im ÖPNV". Die Stadtrationalbahn würde diesem Thema unseres Erachtens natürlich auch die notwendigen Impulse geben.</p>	<p>Die Verknüpfung mit dem ÖPNV/SPNV wird in der Endfassung des VEP deutlicher herausgearbeitet.</p>	++
<p><b>6.9.2 Unfallprävention</b></p> <p>Radverkehrserziehung (in den 4. Klassen) darf sich nicht alleine im Schonraum Verkehrsübungsplatz erschöpfen sondern sollte auch im realen Straßenverkehr stattfinden</p>	<p>Die Ergänzung soll vorgenommen werden. Die Verwaltung wird entsprechende Gespräche mit den zuständigen Polizeidienststellen führen.</p>	++
<p>BUND</p>	<p>siehe Stellungnahme Forum Nahverkehr</p>	<p>vgl. Forum Nahverkehr</p>
<p>VCD</p>	<p>siehe Stellungnahme Forum Nahverkehr</p>	<p>vgl. Forum Nahverkehr</p>

---

Forum Nahverkehr	19.02.	<p>Angesicht des Umfangs der Stellungnahme können hier nur die wichtigsten inhaltlichen Anregungen dargestellt werden. Die Punkte, die schon in den Stellungnahmen von Fahrradforum und ADFC angesprochen wurden, werden hier nicht erneut aufgeführt.</p> <p>Die Umsetzung des Plans und damit die Umsetzung jeder einzelnen Baumaßnahme muss künftig direkt an den im Plan formulierten stadt- und verkehrspolitischen Zielen wie zum Beispiel</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Kinderfreundlichere Stadt Deutschlands</li><li>• Minus 17% CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Verkehrssektor</li><li>• Radverkehrsanteil von 25% im Modal Split bis 2020</li></ul>	-
Folgende Ziele sind zusätzlich aufzunehmen:		<ul style="list-style-type: none"><li>• 25% ÖV am Modal Split</li><li>• keine Zunahme beim Kfz-Verkehr</li></ul>	
Positiv wird bewertet, dass Kindern, Fußgängern und Behinderten eigene Schwerpunkte eingeräumt werden.			
Wichtigster Punkt des Plans ist das klare Bekenntnis zur Stadtrationalbahn.			
Sie hat nicht nur eine herausragende verkehrspolitische Bedeutung für die gesamte Region. Darüber hinaus wird sie positive Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung, eine Aufwertung des Wohn- und Wirtschaftsstandorts sowie ein modernes Image für die Region bringen. Ohne die Stadtrationalbahn wird der Öffentliche Verkehr den Anforderungen der Zukunft nicht gewachsen sein.			
Problematisch ist aus Sicht des FNK die lange Liste von Straßenbaumaßnahmen, die der Plan enthält. Wesentliches Ziel der künftigen Verkehrsentwicklung muss es sein, den Umweltverbund attraktiver zu gestalten, damit künftig mehr Menschen auf das Auto verzichten. Menschen benutzen bevorzugt das Auto, wenn es Kosten- und Komfortvorteile gegenüber anderen Verkehrsmitteln bietet. Dass dies in Kiel derzeit der Fall ist, sieht man an dem im Vergleich zu anderen			

---

Die Umsetzung des VEP folgt den vorgegebenen Zielen. Dazu gehört auch die möglichst umweltfreundliche Verkehrsabwicklung. Eine weitere Konkretisierung der Ziele ist in dieser Phase der Erstellung des VEP nicht sinnvoll.

Städten hohen Anteil des Kfz am Modal Split. Vordringlichstes Ziel vor weiteren Komfortverbesserungen im Kfz-Bereich muss daher sein, die bestehenden Komfortdefizite des Umweltverbunds abzubauen.

Daher fordern wir, grundsätzlich Bauvorhaben im Kfz-Bereich gegenüber Investitionen für den Umweltverbund und hier an erster Stelle der StadtRegionalBahn nachrangig zu behandeln.

-  
Alle Maßnahmen des VEP dienen der Verfolgung des vorgegebenen Zielsystems. Eine Priorisierung der jeweiligen Maßnahmen erfolgt durch gesonderte Entscheidungen zur Planung, Finanzierung und Umsetzung

#### **6.3.3.4 Förderschiffahrt**

Hier wird ein aussagekräftigerer Abschnitt gewünscht, der auch ein Konzept für die Förderschiffahrt darstellt und z.B. die notwendige Vertaktung in den Verkehrsverbund anspricht.

+  
Der Hinweis wird im Rahmen weitergehender Detailplanung verfolgt.

#### **6.2.3. Maßnahmen zum Ausbau und zur Verbesserung der Radverkehrsanlagen.**

Punkte 19-33 (Vgl. Fahrradforum)

vgl. Fahrradforum  
vgl. Fahrradforum

#### **6.4.3. Maßnahmen im Kfz Netz**

Alle hier genannten Maßnahmen sind nicht erforderlich bzw. kontraproduktiv, will man wirklich mehr Autofahrer zur Nutzung des Umweltverbundes motivieren.

-  
Die Umsetzung von Maßnahmen im Kfz-Netz ist erforderlich, um die Wohngebiete zukünftig besser vor den negative Auswirkungen des Kfz-Verkehrs zu schützen. Eine Bündelung auf leistungsfähigen Trassen ist dafür ebenso notwendig wie für die bessere Berücksichtigung der Belange von Fußgängern und umweltfreundlicher Verkehrsmittel in Wohngebieten und in der Innenstadt sowie für die Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität.

<p><b>6.4.5.2. Verkehrslenkungskonzept der Innenstadt</b></p> <p>Es fehlt die Sperrung der Holstenbrücke für den Kfz-Verkehr. Dies war schon im GVP 88 vorgesehen und sollte mit Fertigstellung der Mühlenwegtrasse umgesetzt werden.</p> <p><b>6.7.2. Verkehrssystemmanagement</b></p> <p>Für die Kür im Bereich Kfz-Verkehr sollte erst dann Geld ausgegeben werden, wenn die Pflichtaufgaben für den Umweltverbund erfüllt sind.</p> <p><b>6.10.2 Grundsätzliche Anforderungen</b></p> <p>Kiel braucht mehr Spielstraßen um eine kinderfreundliche Stadt zu werden.</p>	<p>Die notwendige Umgestaltung von Innenstadtstraßen wird im Rahmen von weiteren Detailplanungen geprüft und zu gegebener Zeit zur Abstimmung vorgestellt.</p> <p>Das im Aufbau begriffene Verkehrsmanagementsystem beabsichtigt in seiner Wirkung eine effektivere Auslastung der Straßen zu erreichen und wird gerade deshalb verfolgt um weiteren Straßenausbau soweit wie möglich entbehrlich zu machen. Insofern ist es eine längst überfällige Pflichtaufgabe</p> <p>Der Entwurf zum VEP weist den Weg zu einem weiten Spektrum von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität in Straßenräumen zur besseren Berücksichtigung der Belange der Kinder. Einzelmaßnahmen sind Gegenstand weiterer Detailplanungen. .</p> <p>Eine Erläuterung wird in den Entwurf eingearbeitet.</p> <p>Die Aussage wird wie folgt korrigiert: „... die flächendeckende Einführung von Tempo 30 in Wohngebieten außerhalb des übergeordneten Straßennetzes viel für die Sicherheit...“</p>
<p>Arbeitskreis Fußverkehr</p>	<p>05.02. <b>Vorbemerkung S.5</b></p> <p>"nachhaltige Mobilitätskultur" wird nicht erläutert</p> <p><b>1.1 GVP und VEP 2008</b></p>

#### 6.4 Kfz-Verkehr

Aus- und Umbau der Straßen darf nicht auf Kosten der Gehwegflächen erfolgen.

Mit dem Ausbau von Verkehrsstraßen werden die Anlagen für den Fuß- und Radverkehr gleichermaßen verbessert. Die Forderung entspricht den Intentionen des Entwurfes.

o

#### 2.2.3 Qualitäten

Evaluierung durch Indikatoren ist nicht dargestellt

Die Erarbeitung von prüffähigen Indikatoren wird im Rahmen kontinuierlichen Verkehrsentwicklungsplanung vorgenommen

+

#### 2. Ziele

Es werden Zielkonflikte gesehen. Der Platz reicht nicht aus, um z.B. die Ziele Flächenbereitstellung für den Rad- und Fußverkehr" und "Bereitstellung von Angeboten für den ruhenden Verkehr" nebeneinander umzusetzen.

Es wird im Rahmen der weiterführenden Planungen eine Abwägung unter gleichrangiger Berücksichtigung aller Ziele vorgenommen.

+

#### 6.5 Ruhender Kfz-Verkehr

Zielkonflikte werden zwar aufgezeigt. Es wird aber nicht genannt, wo welche der erwähnten Maßnahmen z.B. CarSharing umgesetzt werden sollen. Beim fließenden Kfz-Verkehr werden dagegen konkrete Maßnahmen genannt.

Die konkreten Maßnahmen werden im Rahmen der weiterführenden Planungen erarbeitet.

+

#### 6.4 Kfz-Verkehr

Zielkonflikte: Das Straßenneu- und ausbauprogramm ist unvereinbar mit den in Kap. 6.1, 6.2 und 6.10, 6.11 aufgeführten Zielen

Grundsätzlich finden bei allen genannten Projekten die Belange des Fuß- und Radverkehrs wie im Text erläutert gleichrangig Berücksichtigung. Ziel ist es aber auch den Kfz-Verkehr auf wichtigen Trassen zu bündeln, um ihn aus den Wohngebieten herauszuhalten und dadurch die in den Kapiteln genannten Ziele zu unterstützen.

o



#### 4.3. Mobilität 2020

Es wird nicht nach den Empfehlungen des VEP "im Einzelhandel die vorhandenen Standorte in den Quartieren sichern" gehandelt.

Der VEP soll dazu beitragen, dass danach gehandelt wird. Letztendlich muß aber bei jedem neuen Projekt zw. verkehrlichen und anderen Gesichtspunkten abgewogen werden.

o

#### S. 5, 26, 32 Nachhaltigkeit

Nachhaltigkeit wurde vor finanziellem Hintergrund nicht berücksichtigt.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind Investitionen in die Stadt und tragen zur Verbesserung der Lebensqualität bei. Daher sind Sie auch aus finanzieller Sicht nachhaltig.

o

#### 4.3 Mobilität 2020 S. 23 und 25

Es werden Steigerungen des Kfz-Verkehrs mit Maßnahmen um 5% und im Prognose-Null-Fall auch mit 5% angegeben.

Die dort aufgeführten Steigerungen im Kfz-Verkehr beziehen sich beide auf das im Prognose-Null-Fall zu Grunde gelegte Straßennetz mit keinerlei Änderungen für Fuß-, Radverkehr sowie ÖPNV. Eine Klarstellung wird eingearbeitet.

++

Die Maßnahmen sind völlig nutzlos und bewirken nichts, da der Verkehr auch ohne Maßnahmen zufriedenstellend abwickelbar wäre.

Es ist richtig, dass der Verkehr auch ohne diese Maßnahmen größtenteils leistungsfähig abwickelbar wäre. Die Maßnahme führen aber zu einer Verflüssigung, Verlagerung und zum Rückgang des Kfz-Verkehrs. Dies hat zur Folge, dass die Bevölkerung die negativen Folgen des Kfz-Verkehrs gemindert werden.

-

Das finanzielle Volumen der vorgeschlagenen Maßnahmen wird im VEP nicht genannt.

Die Kosten der Maßnahmen werden im Rahmen der weiteren Objektplanung ermittelt und der Selbstverwaltung mit Förderanteilen und Leistungen Dritter zur Entscheidung vorgelegt. In Kapitel 7 wird das weitere Vorgehen dargestellt.

+

Politische Prioritäten sollen gesetzt werden.

Die Prioritätensetzung erfolgt im weiteren Verfahren (vgl. Kapitel 7)

o

	<p>Externe Überarbeitung des Entwurfs wird gefordert</p>	<p>Der Verkehrsentwicklungsplan wird nach Entscheidung der Ratsversammlung entsprechend der Entscheidungen sowie redaktionell und ggf. graphisch überarbeitet..</p>	<p>0</p>
<p>NABU Kiel</p>	<p><b>Neue Straßen - StadtRegionalBahn</b></p> <p>Durch den Bau der Stadtautobahnen wurden viele Grünflächen in Kiel geopfert. Es fehlen zunehmend „grüne Flecken“. Daher wird der Bau weiterer neuer Straßen, wie der Ostuferentlastungsstraße abgelehnt. Das Vorhaben der StadtRegionalBahn wird begrüßt, da die Attraktivität der Stadt gesteigert wird und keine zusätzliche versiegelte Fläche benötigt wird.</p>	<p>Der Bau der genannten Straßen führt zu einer Entlastung der Bevölkerung von Lärm- und Luftschadstoffbelastungen vor allem am Ostring. Die Lebensqualität im Wohngebiet wird durch Herausnahme des Durchgangsverkehrs gesteigert. Auch die Führung der geplanten Trasse entlang der Bahnlinie führt dazu, dass der Naturraum nicht durch eine weitere Trasse zerschnitten wird, so dass der Eingriff in die Natur in Grenzen gehalten werden kann.</p>	<p>-</p>
<p>Interessengemeinschaft Alt Hassee Und Bürgerinitiative gegen die Uhlenkrog-Rampe Unterschriftenaktion</p>	<p><b>30.01. Kap. 6.4 (4) Anschlussstelle Uhlenkrog</b></p> <p><b>Gemeinsame Erklärung zur Uhlenkrog Rampe</b></p> <p>Die Bürgerinitiative und Interessengemeinschaft wenden sich gegen eine Vorfestlegung bzw.. Festschreibung der Anschlussstelle Uhlenkrog an die A215 im Entwurf des VEP. Aus Sicht der Bürgerbewegung ist die Uhlenkrog-Rampe aus folgenden Gründen abzulehnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Es bestehen bereits ausreichend leistungsfähige Verkehrsverbindungen: Der Hasseer Quellverkehr/Individualverkehr benötigt neben der Plaza-Rampe/Waldwiesenkreisel keine weitere Anbindung an das Schnellstraßennetz.</li> <li>- Die als attraktiver Verkehrsknotenpunkt geplante Uhlenkrog-Rampe wird Verkehr nach Hassee anziehen: Mit einer Planungsumsetzung der Uhlenkrog - Rampe würde eine Verkehrszunahme in der überwiegenden Anzahl der zuführenden Straßen eintreten (Mit der Verkehrszunahme im Bereich Uhlenkrog, Hofholzallee/Hasseldieksdamm Weg, südliche Hasseer Straße, Gärtnerstraße ist zu rechnen.).</li> </ul>	<p>Die Bürgerinitiativen sorgen sich verständlicherweise um die Entwicklung des Verkehrs im Stadtteil und vermuten negative Auswirkungen auf die Wohngebiete in Hassee. Die Sorgen sind aus Sicht der Verwaltung unbegründet.</p> <p>Die Planung eines Anschlusses des Uhlenkrogs an die A215 mit Verlängerung des Mühlendamms zum Uhlenkrog und Schließung des Bahnüberganges Saarbrückenstraße für den Kfz-Verkehr reagiert auf Verkehrsprobleme in Hassee und Hasseldieksdamm, verursacht durch Durchgangsverkehr in Saarbrückenstraße/ Hasseer Straße und übermäßigen Quell-/ Zielverkehr im Bereich des Stadtwerkegeländes und im CITTI-Park. Durchgangsverkehre werden aus dem Gebiet weitestgehend herausgehalten. Die Quell-/</p>	<p>+</p>

Nur ein kleiner Bereich in Hassee hätte durch die Schließung des Bahnübergangs abnehmenden Verkehr zu erwarten. Das ist unverhältnismäßig.

- Die Anlage der Kreisel sowie das erhöhte Verkehrsaufkommen bedeutet eine höhere Gefährdung der schwächeren Verkehrsteilnehmer, insbes. Schulkinder in Hassee/Hasseldieksdamm
- Mit der Autobahnzufahrt durch Wohngebiete werden unhaltbare Verkehrszustände im Bereich Hassee dauerhaft festgeschrieben und Verkehrsberuhigungsinitiativen stark erschwert. Verkehrsbelastungen werden ungerecht verteilt.
- Der Gewerbe-/Kundenverkehr des citti-Parks kann ohne Inanspruchnahme öffentlicher Straßen an das Schnellstraßennetz angebunden werden. Dies hat die Bürgerinitiative exemplarisch und fundiert dargelegt.
- Das Uhlenkrog-Projekt ist ökonomisch und ökologisch fragwürdig. Durch umfangreiche und schwierige Baumaßnahmen kommt es zu hohen Kosten. Gleichzeitig wird wertvoller Naturraum zerstört, bzw. nicht mehr nutzbar.
- Alternativen zu der geplanten Uhlenkrog Rampe sind nach Ansicht der BI vorab nicht ausreichend geprüft worden.

Zum Prozedere des VEP / Bürgerinformation

- Es gibt keine grundlegenden Informationen über den gesamten Planungsumfang für die Bevölkerung. Die Notwendigkeit des Umfangs der Verkehrsplanung in Hassee ist damit für die Bevölkerung nicht transparent.
- Der allgemeine Informationsstand der Bürger(innen) ist nach den Kenntnissen der BI mangelhaft. Viele Bewohner(innen) erhalten Ihre Erstinformationen über die Uhlenkrog-Rampe erstmalig durch die Tätigkeit der BI
- Das kurzfristige Beschlussverfahren in den zuständigen Gremien der Landeshauptstadt Kiel verhindert nach Auffassung der BI eine angemessene und übliche Bürgerbeteiligung.

Zielverkehre des Gewerbegebietes und Einkaufsparks werden auf kurzem Wege an die Autobahn angeschlossen.

Der neue Autobahnanschluss zieht nur bedingt mehr Verkehre auf sich. Die Entlastungen sind insgesamt höher zu bewerten. Vorteile haben insbesondere der nordöstliche Teil der Hasseer Straße mit Altenrade und Neuenrade (Kinder- und Alteneinrichtungen) und das bisher hochbelastete Saarviertel sowie die Wohngebiete am Hasseldieksdamm Weg und am Westring. In der südlichen Hasseer Straße können die eingeleiteten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen weitergeführt werden, ohne die Gärtnerstraße und die Rendsburger Landstraße übermäßig zu belasten.

Grundsätzlich andere Lösungen zur Verbesserung der Verkehrssituation im Stadtteil sind nicht zu erkennen. Ein Anschluss nur von CITT1 an die A215 lässt sich nicht realisieren und hätte nicht die entlastenden Wirkungen für Alt Hassee und Hasseldieksdamm zur Folge.

In der Detailplanung wird darauf zu achten sein, dass mit dem Anschluss des Uhlenkrogs eine flächensparende Lösung gefunden wird, die die Inanspruchnahme von Freiflächen und Kleingärten minimiert und den Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen auf beiden Seiten der A215 –auch gegenüber der A215- sicherstellt. Die Querung der Bahn im Bereich der Saarbrückstraße soll für Fußgänger und Radfahrer durch geeignete Maßnahmen sicher gestellt bleiben. Für den Busverkehr ist die Verbindung Alt Hassee – Innenstadt in der Detailprüfung zu gewährleisten.

<p>Interessengemeinschaft Saarviertel</p>	<p><b>Kap. 6.4 (4) Anschlussstelle Uhlenkrog</b>                  Die Interessengemeinschaft beklagt die Nutzungsänderungen und –erweiterungen in der Vergangenheit, die zu Verkehrszunahmen geführt haben, spricht sich aber uneingeschränkt für den <b>Bau des Verwaltungsvorschlags</b> für einen Anschluss des Uhlenkrogs an die A215 mit begleitenden Maßnahmen aus, da in Kombination mit einer Sperrung der Saarbrückenstraße erhebliche Entlastungen erwartet werden.</p>	<p>o</p>
<p>Plaza/Coop</p>	<p><b>Kap. 6.4 (4) Anschlussstelle Uhlenkrog</b>                  Es wurden von Plaza/Coop in schriftlichen Stellungnahmen und in den Ortsbeiratssitzungen Bedenken gegen eine Sperrung der Saarbrückenstraße für den Kfz-Verkehr wegen der vermuteten Abtrennung von Kundenströmen aus Hassee und Russee geäußert.</p>	<p>-</p> <p>Die mit einem Anschluss des Uhlenkrogs und der Verlängerung des Mühlendamms zum Uhlenkrog geplante Sperrung des Bahnübergangs in der Saarbrückenstraße für den Kfz-Verkehr führt aus Sicht der Verwaltung nicht zu einer Verschlechterung sondern zu einer Verbesserung der Erschließungssituation für das Plaza- Einkaufszentrum. Mit wesentlichen Entlastungen des Knotenpunktes Saarbrücken Straße/Westring wird das Zentrum besser aus der Innenstadt erreichbar. Aus Russee und Hassee bleibt die weitestgehend unwegfreie Anbindung über die Rendsburger Landstraße und den Winterbeker Weg ebenso erhalten, wie für städtische, regionale und überregionale Verkehre direkt von der B76 aus über den Winterbeker Weg.</p>
<p>Bürgerstellungnahmen Hasselrade</p>	<p><b>AS Uhlenkrog, Sechsstreifiger Ausbau der A215</b>                  Es wird eine sehr starke Lärmbelastung beklagt, die durch den Ikea- und CITTI-Verkehr noch gestiegen ist. Die oben genannten Maßnahmen führen zu einem weiteren Anstieg der Lärmbelastung. Die Stadt wird aufgefordert für ausreichenden Lärmschutz ab Olof-Palme-Damm zu sorgen, auch wenn kein Rechtsanspruch auf Lärmschutz besteht.</p>	<p>+</p> <p>Die Verwaltung wird den sechsstreifigen Ausbau der A215 weiter verfolgen und unabhängig davon mit dem Land und Bund nach Lösungen suchen, um frühzeitig Verbesserungen zum Lärmschutz zu erreichen.</p>

<p>Unterschriftenaktion 16.02. Kronsburg</p>	<p><b>Kap. 6.4 (5) Südspange</b></p>	<p>Der <b>Bau der Südspange wird abgelehnt</b>. Es wird die Wohnqualität in einigen Bereichen von Kronsburg (u.a. Kirschenkamp, Kieler Kamp) sehr stark gemindert, Kleingärten und Grünzonen zerstört, es sind keine Rad- und Fußwege dargestellt und es fehlt eine Verbesserung der Anbindung über Molfsee an die A215.</p> <p>Stattdessen wird vorgeschlagen den Verkehr über den Wellseedamm zur B76 zum Ostring zu leiten.</p> <p>Im Rahmen der Ortsberatung am 18.02. in Kronsburg wurde außerdem vorgeschlagen den Wellseedamm entlang der Industriebahntrasse zw. Kronsburg und Wellsee zu verlängern und als Autobahn anstelle der Südspange auszubauen. Für den Fall des Baus einer Südspange wurde dafür plädiert, die Straße in Tieflage an Kronsburg vorbei zu führen. Es wird darüber hinaus befürchtet, dass Kronsburg nicht mehr mit allen Verkehrsmitteln direkt mit der Innenstadt verbunden werden kann.</p>	<p>Alternativen für den Bau der Südspange bestehen aus Sicht der Verwaltung nicht. Trassen zwischen Wellsee und Elmschenhagen bzw. Kronsburg und Wellsee lassen sich baulich nicht vollwertig realisieren und haben keine ausreichenden verkehrlichen Wirkungen, belasten aber Ortslagen und Straßen mit Fußgänger- und Radverkehr. In der Detailplanung sind für die Südspange Lösungen zu erarbeiten, die Eingriffe in Natur und Landschaft sowie Auswirkungen auf die Wohnbevölkerung in Kronsburg und im Bereich der Hofteichstraße möglichst gering zu halten. Im Rahmen der weiteren Detailplanungen wird die direkte Verbindung von Kronsburg mit der Innenstadt sicher gestellt.</p>	<p>+</p>
<p>Interessengemeinschaft „Erhalt der Neuen Hamburger Straße“</p>	<p>Die Interessengemeinschaft <b>unterstützt die Verschwenkung</b> der A21 über die Südspange zur B76/ Ostuferentlastungsstraße. Sie drängt darauf, die Planungen möglichst zügig in Angriff zu nehmen.</p>	<p>Die Südspange soll weiter verfolgt werden. Das oben gesagte gilt entsprechend.</p>	<p>0</p>	

**GM 0322/2008**

**– STELLUNGNAHMEN UND ANTRÄGE DER ORTSBEIRÄTE ETC. ERGÄNZUNG  
ZUR DRUCKSACHE 0208/2008**





**Zu Punkt der Tagesordnung**

<b>Geschäftliche Mitteilung</b>		0322/2008
<b>- öffentlich -</b>		07.04.2008
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Berichterstatter/in</b>
Ö 17.04.2008	Ratsversammlung	Bürgermeister Todeskino
<b><u>Betreff:</u></b> Verkehrsentwicklungsplan hier: Stellungnahmen und Anträge der Ortsbeiräte etc. Ergänzung zur Drs. 0208/2008		

Der Verwaltungsentwurf zum Verkehrsentwicklungsplan wurde inzwischen in allen Ortsbeiräten – zum Teil mehrfach – behandelt. Die abschließenden Stellungnahmen/Anträge der Ortsbeiräte liegen überwiegend vor. Die nach Erstellung der Drs. 0208/2008 eingegangenen Stellungnahmen und Anträge der Ortsbeiräte sowie die entsprechenden Stellungnahmen von anderen Beiräten, Trägern öffentlicher Belange und Bürgern sind in der Anlage mit einem Vorschlag der Verwaltung zur weiteren Vorgehensweise zusammengefasst.

Peter Todeskino  
Bürgermeister

Anlage

**Anlage:**



Verfasser	Datum	Anträge/Bedenken/Anregungen	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag *)
*) - wird entsprechend der Stellungnahme der Verwaltung übernommen: ++ - wird nicht in den VEP übernommen: wird im Rahmen weitergehender Fachplanungen weiterverfolgt + erledigt o soll nicht weiterverfolgt werden -				

**Ortsbeiräte**

Suchsdorf	24.01., 12.02., 13.03.	<b>0244/2008</b> Die vom Ortsbeirat im Rahmen der Diskussion 2005 vorgeschlagenen Maßnahmen sollen in den VEP aufgenommen werden:		
		Verbesserung der Radwegesituation in der Eckernförder Straße Richtung Kronshagen	Maßnahmen zur Verbesserung der Radwegesituation in diesem Abschnitt sind bereits im VEP auf S. 33 unter Veloroute 3 aufgeführt.	o
		Verbesserung der Fußwegesituation in der Alten Dorfstraße	Die Verwaltung hat alle Anregungen, die im Rahmen der Mängeldiskussionen im Jahr 2005 eingebracht wurden, in einer Datenbank erfasst. Diese Datenbank dient als Arbeitsgrundlage für die Erarbeitung von Detailösungen für die im VEP und darüber hinaus gehend vorgeschlagenen und zu entwickelnden Konzepte. Diese Datenbank wird den Ortsbeiräten mit Hinweisen zum aktuellen Bearbeitungsstand zur Verfügung gestellt.	+
		Verbesserung der Fußwege- und Radwegesituation im Suchsdorfer Weg / Holmredder	„	+
		Qualifizierte Umgestaltung des Rungholtplatzes	„	+
		Schiffahrtsanleger in Höhe der Gaststätte Margaretental	„	+
		Verbesserung der Straßenraumgestaltung, insbesondere im Bereich der Eckernförder Straße	„	+
		Der Ortsbeirat begrüßt die Planung für eine Stadt- und Regionalbahn mit einer Trassenführung nach Suchsdorf		o

## Beschlussmatrix zum VEP Seite 2 Stand 09.04.2008

<p>Die Verwaltung wird gleichzeitig aufgefordert, alle den Ortsbeirat Suchsdorf betreffenden Punkte aus dem VEP rechtzeitig vor Beschlussfassung in den städtischen Gremien dem Ortsbeirat vorzustellen und gegebenenfalls mit ihm und den Bürgern zu diskutieren.</p>	<p>15.01., 13.02., 12.03.</p> <p><b>0246/2008</b></p> <p>Ravensberg / Brunswik/ Düsternbrook</p> <p>Antrag:</p> <p>Sofern die Änderung verfahrensmäßig noch umsetzbar ist, bittet der Ortsbeirat darum, den ersten Satz auf Seite 57 unter Punkt 31 (Feldstraße zwischen Brunswiker Straße und Beselerallee) wie folgt zu verändern: „Die Feldstraße als wichtige Zufahrt zur Innenstadt und Erschließungssache des Stadtteils muss im Abschnitt zwischen den Unikliniken und der Beselerallee für die Belange insbesondere des ÖPNV ertüchtigt werden.“</p> <p>Begründung:</p> <p>Die im derzeitigen VEP-Entwurf gewählte Formulierung „Ausbau auf die Belange des Schwerverkehrs“ ist nach Auffassung des Ortsbeirats zu weitgehend.</p>	<p>Die Ausschüsse haben inzwischen einen entsprechenden Änderungsbeschluss gefasst.</p> <p style="text-align: right;">o</p>
<p>Schreventeich/ <b>Hasseldieksdamm</b></p> <p>15.01. 22.02.</p> <p>Antrag 8:</p> <p>Im VEP wird die Ermöglichung und Umsetzung von Tempo 30 auf dem Russeer Weg, vom Skandinaviendamm bis zur Rendsburger Landstraße, eingefügt.</p> <p>Begründung zu Antrag 8:</p> <p>Der Russeer Weg ist eine dicht an der Fahrbahn liegende, von Wohnbebauung geprägte, stark befahrene Straße. Zur Sicherheit und Entlastung der Anwohner ist eine Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h erforderlich.</p> <p>Antrag 9 (von Seiten der Bürgerinitiative Hasselrade):</p> <p>Die Ratsversammlung möge beschließen:</p> <p>Im VEP wird die Ermöglichung und Umsetzung effektiver Lärmschutzmaßnahmen vom Olof-Palme-Damm über den</p>	<p>Im Rahmen weiterer Planungen wird die Einführung von Tempo 30 geprüft. In der Regel ist die Einführung von Tempo im übergeordneten Straßennetz aber nur aus Verkehrssicherheitsgründen (im Umfeld von Schulen etc.) oder aus Lärmschutzgründen möglich.</p> <p style="text-align: right;">+</p>	<p>Inzwischen wurde in den Fachausschüssen ein entsprechender Beschluss gefasst.</p> <p style="text-align: right;">o</p>

<p>Uhlenkrog bis zum Russeer Weg eingefügt. Begründung zu Antrag 9: Erhöhtes Verkehrsaufkommen und die daraus resultierenden enormen Lärmbelästigungen wirken sich stark nachteilig auf die Lebensqualität der Anwohner an der Schnellstraße aus.</p>	<p>29.01., 14.02., 04.03.</p> <p>Die anwesenden Mitglieder des Ortsbeirates beschließen den Verkehrsentwicklungsplan 2008 mit folgendem Zusatz: Die Verwaltung wird aufgefordert, die Planungen für den „Soldiekswall“ und die Ableitung des Verkehrs aus Flintbek vor Meimersdorf, westlich des „Rebens“ in Richtung „Meimersdorfer Weg“, vorrangig voranzutreiben.</p>	<p>Die Abarbeitung des VEP ist abhängig von weitergehenden Beschlüssen.</p> <p style="text-align: right;">0</p>
<p><b>0243/2008</b> Antrag 1: Es sind alle erforderlichen planerischen Aktivitäten zur Ostuferentlastungsstraße aufzunehmen, die eine beschleunigte Genehmigung und Realisierung der Ostuferentlastungsstraße ermöglichen. Die Planungen zu Streckenführung, Anbindung an die Preetzer Straße und Untertunnelung sind mit den Planungen für den Sportpark Gaarden und mit den anliegenden Schulen abzustimmen. Mit dem Bau der Ostuferentlastungsstraße ist der Ostring auf den notwendigen Erschließungsverkehr zu begrenzen. Der Ostring ist parallel in einer für den Stadtteil angemessenen Weise umzugestalten. Ergänzend dazu ist ein Verkehrskonzept zur Erreichbarkeit des Einkaufszentrums Gaarden („Elisabethstraße/Vinetaplatz“) von den Anschlussstellen der Ostuferentlastungsstraße in Ellerbek und Preetzer Straße zu entwickeln.</p>	<p>31.01., 13.02., 12.03.</p> <p>Antrag 1: Es sind alle erforderlichen planerischen Aktivitäten zur Ostuferentlastungsstraße aufzunehmen, die eine beschleunigte Genehmigung und Realisierung der Ostuferentlastungsstraße ermöglichen. Die Planungen zu Streckenführung, Anbindung an die Preetzer Straße und Untertunnelung sind mit den Planungen für den Sportpark Gaarden und mit den anliegenden Schulen abzustimmen. Mit dem Bau der Ostuferentlastungsstraße ist der Ostring auf den notwendigen Erschließungsverkehr zu begrenzen. Der Ostring ist parallel in einer für den Stadtteil angemessenen Weise umzugestalten. Ergänzend dazu ist ein Verkehrskonzept zur Erreichbarkeit des Einkaufszentrums Gaarden („Elisabethstraße/Vinetaplatz“) von den Anschlussstellen der Ostuferentlastungsstraße in Ellerbek und Preetzer Straße zu entwickeln.</p>	<p>Die Abarbeitung des VEP ist abhängig von weitergehenden Beschlüssen.</p> <p style="text-align: right;">0</p>
<p>Antrag 2: Die Maßnahmen zur Realisierung der Südspange Gaarden als Teil der A 21 mit einer Fortsetzung durch Anbindung an die Ostuferentlastungsstraße sind vordringlich zu verfolgen.</p>	<p>Mit dem Vorschlag zur Einbeziehung der Südspange in den Ausbau der A21 entspricht die Aussage des VEP-Entwurfs dieser Forderung.</p>	<p>Mit dem Vorschlag zur Einbeziehung der Südspange in den Ausbau der A21 entspricht die Aussage des VEP-Entwurfs dieser Forderung.</p> <p style="text-align: right;">0</p>

<p>Antrag 3:</p> <p>Zur Stärkung des ÖPNV und Attraktivitätssteigerung ist als Ergänzung zum Busverkehr die Stadtrationalbahn zügig als PPP-Projekt weiter zu entwickeln. Dabei sind Alternativen zu der im VEP dargestellten Streckenführung einer möglichen Stadtrationalbahn durch den Stadtteil Gaarden zu prüfen. In die Prüfung sind als Alternativen zur Elisabethstraße die Wertstraße, Schulstraße/Augustenstraße und Ostring einzubeziehen.</p>	<p>Anregungen werden im Rahmen weiterer Detailplanungen geprüft.</p>	<p>+</p>
<p>Antrag 4:</p> <p>Es ist zu prüfen, ob und wie die Bahnhofstraße durch ein umfassendes, weitläufiges Verkehrskonzept aus dem LKW-Vorzugsnetz heraus genommen werden kann. Auf Grund der hohen Lärm- und Schadstoffbelastung der Bewohner ist zudem zu prüfen, ob Geschwindigkeitsreduzierungen zur Verbesserung der Situation für die Anlieger ganztägig oder in der Nachtzeit erforderlich werden.</p>	<p>Das im Rahmen der Luftreinhalteplanung federführende staatliche Umweltamt ist hier mit den Fachverwaltungen der Landeshauptstadt im Gespräch.</p>	<p>+</p>
<p>Antrag 5:</p> <p>Der Ausbau der Wertstraße ist im Abschnitt zwischen Preetzer Straße und Karstal wegen verkehrlicher und bautechnischer Mängel dringend anzupassen. Mit der Maßnahme muss nicht erst nach dem Abschluss der Arbeiten zum Neubau der Gablenzbrücke begonnen werden. Sie ist vielmehr spätestens dann zügig zum Abschluss zu bringen.</p>	<p>Die Abarbeitung des VEP ist abhängig von weiterführenden Beschlüssen.</p>	<p>o</p>
<p>Antrag 6:</p> <p>Die Detailplanungen für sämtliche obigen Punkte, insbesondere für</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-den Ausbau der Anschlussstelle An der Kleinbahn/Segeberger Landstraße zu einem vollwertigen Knoten,</li> <li>-die Verlängerung der Segeberger Landstraße zum Ostring südlich der B76 und ihren Anschluss über den Ostring an die B76,</li> </ul>	<p>Die Detailplanungen werden entsprechend im Ortsbeirat vorgestellt.</p>	<p>o</p>

<p>- die Streckenführung und die Lage der Haltestellen einer möglichen Stadtrationalbahn in Gaarden,          -Maßnahmen aufgrund der Prüfergebnisse bzgl. der Bahnhofstraße,          -den Ausbau der Wertstraße zwischen Preetzer Straße und Karlstal          sind vor Realisierung der Maßnahmen erneut im Ortsbeirat Gaarden vorzustellen und zu diskutieren.</p>	<p>Antrag 7:          Dem Ortsbeirat Gaarden ist mindestens einmal im Jahr, erstmalig im Juni 2009, ein Bericht der Verwaltung über den Stand der Umsetzung der Maßnahmen aus diesem Antrag zu geben.          Begründung:          Der VEP 2008 bedarf einer politischen Prioritätensetzung. Diese wird für die Belange des Stadtteils Gaarden durch den Ortsbeirat Gaarden hiermit vorgenommen.</p>	<p>-          Die Berichterstattung erfolgt entsprechend den Aussagen zur Prioritätensetzung und zum weiteren Vorgehen (Kapitel 7) gegenüber der Selbstverwaltung.</p>
<p>Ellerbek/Wellingdorf 31.01.,          06.02.,          05.03.  <b>0248/2008</b>          Antrag (7.1):          Der Beschluss über den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) wird zurückgestellt.          Begründung:          Die Anträge, Anregungen und Anfragen u.a. der Ortsbeiräte zum VEP sollen vor einer endgültigen Beschlussfassung in der Ratsversammlung beantwortet bzw. bearbeitet werden und die Rückmeldungen aus den Ortsbeiräten hierzu gehört werden.          Mit der verkehrlichen Entwicklung und seinen Folgen für die nächsten Jahrzehnte verbinden sich für die Bürgerinnen und Bürger viele Hoffnungen aber vor allem auch Ängste. Diese müssen ernst genommen und ausreichend diskutiert werden. Sie im Anhang nur anzufügen, reicht dem Ortsbeirat nicht aus.</p>	<p>-          Zur Klärung offener Fragen und gründlicher Erläuterung bestand in den Sitzungen des Ortsbeirats mehr als ausreichend Gelegenheit</p>	<p>-</p>

<p>Der Ortsbeirat hat diesen Antrag in seiner Sitzung am 05. März 2008 einstimmig beschlossen.</p>	<p><b>0249/2008</b></p> <p>Antrag (7.2) - Prüfauftrag Ausbau Wellseedamm:</p> <p>Effizienz und Folgen eines Ausbaus (der Streckenführung B404 zur B76) des Wellseedamms ab der Edisonstraße bis zur Preetzer Straße mit einem ausgebauten Anschluss an die B76 in Elmschenhagen sollen überprüft werden. Hierbei sollen insbesondere Veränderungen beim Verkehrsfluss bzw. Auswirkungen auf den Ostring sowie mögliche dadurch entstehende Schleichverkehre über den Ellerbeker Weg berücksichtigt werden.</p> <p>Begründung zum Antrag (7.2):</p> <p>Es soll geprüft werden, ob so zeitnah eine Entlastung des Ostrings zu erreichen wäre und ob dieses negative Auswirkungen auf den Stadtteil Ellerbek haben könnte. Abstimmung mit den betroffenen OBR ist hierbei notwendig.</p> <p>Der Ortsbeirat hat diesen Antrag in seiner Sitzung am 05. März 2008 einstimmig beschlossen.</p>	<p>O</p> <p>Die Prüfung ist erfolgt. Der Wellseedamm erfüllt im wesentlichen die Funktion der Haupterschließung für das größte Gewerbegebiet in Kiel. Auch ein ausgebauter Wellseedamm kann nicht die Funktion einer Südspange übernehmen und würde dem Ellerbeker Weg zusätzlichen Verkehr zuführen und Wohngebiete belasten.</p> <p>Die Bedienung des Wellingdorfer Stadtteilzentrums durch die SRB stärkt das Zentrum. Für die Weiterführung nach Dietrichsdorf gilt entsprechendes. Die Einbeziehung Dietrichsdorfs in die SRB ist aus Sicht der Verwaltung notwendig.</p> <p>-</p> <p>Antrag (7.3) – Keine SRB im Ortskern Wellingdorf:</p> <p>Eine Streckenführung der Stadtrationalbahn (SRB) durch den Wellingdorfer Ortskern (Schönberger Straße ab Wischofstraße bis Wehdenweg) wird ebenso wie eine Rampe/Brücke über die Schwentine zum Stadtteil Dietrichsdorf abgelehnt und soll aus dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) gestrichen werden.</p> <p>Begründung zum Antrag (7.3):</p> <p>Der Wellingdorfer Ortskern wurde gerade erst mit finanziellen Mitteln der EU und Beteiligung der Öffentlichkeit umfangreich umgestaltet. Auch touristisch soll der Stadtteil an der Schwentineumündung stärker als Naherholungsgebiet aufgewertet werden. Dem würden diese Planungen</p>
--	--	--

<p>entgegenstehen. Die SRB könnte an der Wischofstraße von der Schönberger Straße abknicken und einzig diese Strecke (im VEP enthalten) nutzen. Alternative Querungsmöglichkeiten der Schwentine könnten genutzt werden und zum Beispiel der Anschluss des Stadtteils Diedrichsdorf an die SRB über die bestehende Bahnstrecke zum GKK erfolgen.</p> <p>Der Ortsbeirat hat diesen Antrag in seiner Sitzung am 05. März 2008 einstimmig beschlossen.</p>	<p>Antrag (7.4) – Prüfauftrag SRB auf Kieler Hein-Schönberg-Gleis:</p> <p>Eine schnelle Streckenführung der Stadtrationalbahn (SRB) über den bestehenden Gleiskörper der so genannten Hein-Schönberg-Strecke (vom Bahnhof durch Gaarden am Freibad Katzheide vorbei durch Ellerbek/Franziusallee etc.) soll durch die Verwaltung auf Machbarkeit und Effizienz überprüft werden.</p> <p>Begründung zum Antrag (7.4):</p> <p>Schon die gelegentlich fahrende Museumsbahn (Dampflok) benötigt vom Bahnhof bis nach Wellingdorf nur wenige Minuten (etwa 12 M.). Die Attraktivität einer SRB ist besonders dann hoch und regt Autofahrer zum Umsteigen auf die Bahn an, wenn die Fahrzeiten hierbei kurz ausfallen. Dies könnte hier gegeben sein. Auch würde ein Bahnanchluss die Attraktivität des Freibades möglicherweise erhöhen. Abstimmung mit den betroffenen OBR ist hierbei notwendig.</p> <p>Der Ortsbeirat hat diesen Antrag in seiner Sitzung am 05. März 2008 einstimmig beschlossen.</p> <p>Antrag (7.5) – Prüfauftrag SRB Emissionen + Fahrzeiten:</p> <p>Es wird um Überprüfung bzw. Beantwortung folgender Punkte gebeten: Welchen Emissionen (Lärm etc.) sind die Anwohner der SRB-Strecken während des Betriebs im OBR-Bezirk ausgesetzt (inkl. während der Dauer der Bauzeit und für wie lange?) Welcher Fahrtakt liegt den Planungen zugrunde? Wie lange würde eine Fahrstrecke von Wellingdorf zum Bahnhof dauern? Begründung zum Antrag (7.4):</p>	<p>o</p> <p>Eine Überprüfung anderer Streckenführungen ist im Rahmen der Untersuchungen zur SRB vorgenommen worden. Die Bedienung der Gleise des Hein-Schönberg im Bereich Gaarden mindern den Nutzen des Konzeptes (Streckenführungen außerhalb des Bevölkerungsschwerpunktes)</p> <p>+</p> <p>Die Abwehr von Immissionen und Fahrplanüberlegungen sind Aufgabe weitergehender Detailplanungen.</p>
---	---	--

<p>Begründung zum Antrag (7.5):</p> <p>Um über die Chancen und Risiken einer Stadtrationalbahn zu urteilen, sind weitere Fakten notwendig. Gerade auch, um möglichen unnötigen Befürchtungen zu begegnen, sind weitere Informationen nötig. Auch um ggf. die Unterstützung zum Projekt SRB in der Bevölkerung zu gewinnen, müssen weitere Details öffentlich deutlich gemacht werden.</p> <p>Der Ortsbeirat hat diesen Antrag in seiner Sitzung am 05. März 2008 einstimmig beschlossen.</p>	<p>Antrag (7.6) – Ellerbeker Tunnel:</p> <p>Der Bau der Ostuferentlastungsstraße kann nur unter der Voraussetzung einer unterirdischen Streckenführung (Tunnel) im Bereich Ellerbek (beginnend vor dem Schwanenseepark Höhe Klausdorfer Weg) bis mindestens zum Freibad Katzheide in Gaarden .... (Antrag im Protokoll nicht richtig ausformuliert)</p> <p>Begründung zum Antrag (7.6):</p> <p>Der Bau der Ostuferentlastungsstraße ist eines der größten Verkehrsbauprojekte Kiels. Dabei soll es für die am Ostring lebenden Menschen zu einer erheblichen Entlastung kommen und gleichzeitig die Verkehrsflüsse beschleunigt werden. Hierbei darf es aber nicht zu Lasten anderer Wohnviertel gehen, die durch einen neuen Ostring II in ihrer Lebensqualität eingeschränkt werden. Deshalb ist dieses Bauprojekt nur mit einer kurzen Bauphase und einem länger als bislang vorgesehenen Tunnel denkbar. Eine Abstimmung mit weiteren den betroffenen OBR ist hierbei notwendig.</p> <p>Der Ortsbeirat hat diesen Antrag in seiner Sitzung am 05. März 2008 einstimmig bei einer Enthaltung (mehrheitlich) beschlossen.</p> <p>Der Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm- und Luftschadstoffbelastungen entspricht den Aussagen des VEP und werden im weiteren Planverfahren berücksichtigt.</p> <p style="text-align: right;">+</p>
--	--



## Andere Beiräte

Beirat für Menschen mit Behinderung 01.02. Stellungnahme der Ag Verwaltung des Beirats für Menschen mit Behinderung

Thema: Stadtreionalbahn Kiel

Für die Region Kiel ist ein Konzept für eine Stadtreionalbahn (SRB) entwickelt worden. Nach Kenntnis des Beirates steht die Frage der Umsetzung unmittelbar vor einer Entscheidung. Daher nutzt der Beirat die Gelegenheit, die vorliegende Stellungnahme abzugeben. Die Stellungnahme bezieht sich ausdrücklich und ausschließlich auf die Belange von Menschen mit Behinderung, die mit der Umsetzung einer Stadtreionalbahn berührt sein können. Andere Aspekte der Stadtreionalbahn wie insbesondere die Finanzierbarkeit, die Prospektivität im Hinblick auf die Entwicklung der Bevölkerung in und um Kiel sind nicht Gegenstand der Stellungnahme, da es dem Beirat insoweit an einer tiefer gehenden Kenntnis und entsprechendem Auftrag mangelt.

Der Beirat für Menschen mit Behinderung der Landeshauptstadt Kiel geht davon aus, dass die Stadtreionalbahn Kiel für Menschen mit Behinderung - insbesondere mit Genbehinderung und Sehbehinderung - eine deutlich über das heutige Maß hinaus gehende Mobilität schaffen kann. So dürfte die Stadtreionalbahn für eine größere Anzahl von Rollstuhlfahrern Beförderungsmöglichkeit bieten als es in einem Bus derzeit möglich ist, so dass nicht zuletzt gemeinsame Fahrten leichter zu organisieren und durchzuführen wären. Auch geht der Beirat davon aus, dass im Verhältnis zu den bislang vorhandenen Buslinien der Radius der Stadtreionalbahn größer wäre, so dass auch dies weitere Möglichkeiten der Nutzung für Menschen mit Behinderung eröffnet.

Der Beirat für Menschen mit Behinderung weist jedoch ausdrücklich darauf hin, dass diese positiven Aspekte einer Stadtreionalbahn nur dann für Menschen mit Behinderung zum

Die Stellungnahme trifft die Intention des VEP.

o

tragen kommen, wenn bereits in der Planungsphase die Barrierefreiheit nicht nur (mit-) berücksichtigt wird, sondern als eine Priorität in Planung und Umsetzung eingeht. Dabei ist Barrierefreiheit in absolut umfassendem Sinn zu verstehen, nämlich Barrierefreiheit unter allen Aspekten, die Behinderungen mit sich bringen können. Dies betrifft mithin nicht nur die Möglichkeit der Nutzung für Rollstuhlfahrer und Menschen mit Gehbehinderung, sondern auch eine entsprechende Funktionalität für Menschen mit Sehbehinderung sowie hörgeschädigte und gehörlose Menschen. Ferner sind die Rahmenbedingungen bspw. hinsichtlich der Fahrplaninformationen und des Fahrkartenerwerbs in jeder Hinsicht barrierefrei zu gestalten. Sofern dies bereits konzeptionell umgesetzt wird, erachtet der Beirat für Menschen mit Behinderung das Konzept einer Stadtrationalbahn für eine deutliche Verbesserung der Mobilität und damit der Lebensqualität für Menschen mit Behinderung in der Landeshauptstadt Kiel.

Der Beirat für Menschen mit Behinderung der Landeshauptstadt Kiel würde eine Umsetzung des Konzepts begrüßen und seine Fachkompetenz gerne zur Verfügung stellen, wenn es um die Planung und Umsetzung von Barrierefreiheit geht.

gez. Helga Kiel

Vorsitzende des Beirats für Menschen mit Behinderung der Landeshauptstadt Kiel

### **Umlandgemeinden und –städte**

Gemeinde Kronshagen	April	Der VEP wird am 15.4. abschließend im Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Verkehr und Kleingarten beraten.	
Amt Flintbek Gemeinde Flintbek	28.02.	Der Bau- und Verkehrsausschuss hat sich in seiner Sitzung am 7.2. mit dem VEP befasst und folgende Beschlüsse gefasst: 6.4.3.4 (24) Kreisstraße 1 (Soldiekswall)	
		a) Die Gemeinde Flintbek hat den Neubau und Weiterführung der K14/K15 zur Kenntnis genommen und bittet die Stadt Kiel	Die Belastungszahlen sind für Kleinflintbek unkritisch, nämlich rückläufig. Die Daten werden o

<p>um konkrete Auskunft, mit welcher Mehrbelastung des Verkehrs im Ortsteil Kleinflintbek gerechnet werden muss, da diese neu zu erreichende Kreisstraße in Weiterführung der K14 „Am Reben“ mit direktem Anschluss an die Autobahn doch zu erheblichem Parallelverkehr zur A21 führen kann.</p>	<p>der Gemeinde Flintbek zur Verfügung gestellt.</p>
<p>6.4.3.1 (2) Anschlussstelle Rumohr</p> <p>b) Die Gemeinde Flintbek lehnt kategorisch einen Autobahnzubringer bzw. eine Abfahrt aus Richtung Kiel von der L 255 auf die A215 ab.</p> <p>Es wird befürchtet, dass vermehrt Autofahrer versuchen bereits von Kleinbarkau über Schönhorst, Flintbek auf die A215 in Rumohr zu gelangen</p>	<p>-</p> <p>Die Verwaltung hält die Anschlussstelle Rumohr für sinnvoll, da weiterer Verkehr aus dem Kieler Süden auf der A215 gebündelt werden kann und dieses zu Entlastungen in der Hamburger Chaussee führt. Die partiellen Verkehrszunahmen in Flintbek und Rumohr werden im Vergleich zu den deutlich höheren Verkehrsbelastungen in der Hamburger Chaussee für vertretbar gehalten. Ebenso wie die Landeshauptstadt im Verkehrssystem für die ganze Region Lasten übernimmt, muss auch von Umlandgemeinden eine Mitwirkung an der Lastenübernahme im Gesamtsystem erwartet werden. Die Gespräche mit dem Umland sind entsprechend weiter zu führen. Mit den betroffenen Gemeinden sowie mit dem Land ist nach verträglichen Detailösungen zu suchen.</p>
<p>Amt Molfsee – Gemeinde Rumohr</p> <p>13.03.</p> <p>"Es wird seitens der Gemeinde Rumohr keine Notwendigkeit für die Anschlussstelle Rumohr / A 215 gesehen. Ferner wird befürchtet, dass der durchgehende Schwerlastverkehr überproportional ansteigen und sich die jetzt schon relativ angespannte Situation (Durchgangsverkehr L 255 / K 32 und Lärmmissionen durch die A 215) durch die vorgenannte Anschlussstelle Rumohr noch weiter verschärfen wird."</p>	<p>-</p> <p>vgl. Stellungnahme zur Gemeinde Flintbek</p>
<p>Amt Preetz-Land</p> <p>02.04.</p> <p>Es wird keine Stellungnahme eingereicht.</p>	<p>0</p>
<p>Stadt Schwentimental</p> <p>28.03.</p> <p>Die Stadt Schwentimental spricht sich ausdrücklich für die Umsetzung der vorgeschlagenen Planungen (insbesondere Südspange) aus, da diese die Überlastungen der B76 im Abschnitt zw. Ostring und A215 mindern und damit auch die</p>	<p>0</p>

	<p>Staubildungen in Elmschenhagen verringern. Insbesondere die hohen Belastungen der B76 werden mit Sorge betrachtet.</p> <p>Die Infrastrukturmaßnahmen im öffentlichen Verkehr werden begrüßt.</p>	
Amt Schrevenborn	18.03. Es bestehen seitens des amtsangehörigen Gemeinden keine Bedenken.	0

**Andere Träger öffentlicher Belange**

Christian-Albrechts-Universität Kiel	07.03., Die Planungen zur StadtRegionalBahn werden begrüßt.	0
	Die Radverkehrsförderung hat für die CAU einen besonderen Stellenwert. Die Umwandlung der brachliegenden Gleisanlage als barrierefreie brückengeführte Fuß- und Radverkehrsverbindung unterstreicht dies und bietet die erstmalig die Anbindung des Pharmazeutischen Instituts an den Campus.	0
	Die Olshausenstraße ist das verbindende Element des durch die B76 getrennten Universitätsgeländes. Diese Verbindung sollte durch eine attraktivere Gestaltung gefördert werden. Eine Anbindung der B76 in diesem Bereich wird daher kritisch gesehen.	+
Polizeidirektion Kiel	11.03. Der Leiter der Polizeidirektion Kiel hat im Innen- und Umweltausschuss am 11.03.2008 eine allgemein positive Stellungnahme abgegeben.	0

### Andere Einrichtungen

Plaza/Coop	14.03. Kap. 6.4 (4) Sperrung des Bahnüberganges Saarbrückenstraße	-
	<p>Die Firma Coop eG spricht sich wegen vermuteter Abschneidung von Verkehrsströmen durch Sperrung des Bahnüberganges Saarbrückenstraße noch einmal gegen die Sperrung der Saarbrückenstraße aus.</p>	<p>Die Abschneidung ist aus Sicht der Verwaltung nicht gegeben. Der Plaza-Standort ist nicht nur besterschlossener SB-Warenhausstandort im Stadtgebiet. Durch Entlastung der Kreuzung Saarbrückenstraße/Westring wird die Erschließungsqualität des Standortes noch gefördert.</p>
	<p>Coop weist darauf hin, dass mit der Sperrung des Bahnüberganges die Nahversorgung im Stadtteil Hassee südwestlich der Bahngleise gefährdet sein könnte.</p>	<p>Die Einwohner jenseits der Bahn können den Plaza Standort gut erreichen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- mit dem Kfz über den Winterbeker Weg</li><li>- zu Fuß oder mit dem Fahrrad über die auch weiter zu erhaltende entsprechende Verbindung in Verlängerung der Saarbrückenstraße</li><li>- Mit dem ÖPNV über entsprechende Neuordnung der Linien in der Detailplanung</li></ul>

## **STELLUNGNAHME DER CHRISTIAN-ALBRECHTS-UNIVERSITÄT ZU KIEL**



Christian-Albrechts-Universität zu Kiel, 24098 Kiel

Landeshauptstadt Kiel  
Tiefbauamt  
Postfach 1152  
  
24099 Kiel

Kanzler  
Dr. Oliver Herrmann  
  
Hausanschrift:  
Christian-Albrechts-Platz 4, 24118 Kiel  
  
Postanschrift: 24098 Kiel  
  
[www.uni-kiel.de](http://www.uni-kiel.de)

**Bearbeiter/in, Zeichen**  
Torsten Schulz  
611 a

**Mail, Telefon, Fax**  
[tschulz@uv.uni-kiel.de](mailto:tschulz@uv.uni-kiel.de)  
tel +49(0)431-880-2121  
fax +49(0)431-880-4708

07.03.2008

## Verkehrsentwicklungsplan

Sehr geehrte Damen und Herren,  
sehr geehrter Herr Schmecktal,

vielen Dank für die Zusendung des Verkehrsentwicklungsplanes und die Möglichkeit unsererseits hierzu Stellung zu nehmen. Ihr umfassender Entwurf mit allen perspektivischen Aspekten für die Weiterentwicklung der Verkehrsführung im Stadtgebiet wird seitens der CAU als ein gutes und hilfreiches Instrument gesehen und insgesamt positiv bewertet.

Die CAU hat in der Kürze der zur Verfügung stehen Zeit versucht eine erste Meinungsfindung abzuschließen und deren Ergebnis zu einzelnen Aspekten darzustellen.

Wir möchten in diesem Zusammenhang nochmals anregen, die städtischen Ortseingangsschilder um den Zusatz „Universitätsstadt“ zu ergänzen. Diese Ergänzung erscheint im Hinblick auf die dreihundertjährige Geschichte der Landesuniversität und ihrer wirtschaftlichen Bedeutung innerhalb der Stadt Kiel angemessen.

Zudem sollte die Bedeutung des Universitätsgeländes für die Stadt sich in den städtischen Beschilderungen erkennbar abbilden.

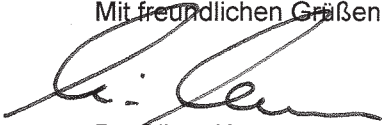
Die Universität begrüßt die Planungen zur StadtRegionalBahn und die darin enthaltende direkte Anbindung der CAU über die Olshausenstraße.

Vor allen die Umwandlung der momentan brachliegenden Gleisanlagen als barrierefreie brückengeführte Fuß- und Radwegsverbindung stärkt die Nutzung des studentischen Hauptverkehrsmittels und ermöglicht erstmalig die Verkehrsanbindung des Pharmazeutischen Institutes an den Campus. Die Radverkehrsförderung hat für die CAU einen besonderen Stellenwert und sollte trotz der erkennbaren Bemühungen noch verstärkt werden.



Das durch die B76 getrennte Universitätsgelände wird durch die Olshausenstraße als verbindendes Element städtebaulich zusammengehalten. Diese Verbindung sollte durch eine Umgestaltung der bislang überdimensionierten und unattraktiv strukturierten Olshausenstraße stärker betont und herausgearbeitet werden. Der Fokus muss hierbei auf den zu fördernden Verkehrsträgern liegen und die umfangreichen, wie steigenden Querverkehrsströme berücksichtigen. Die Betrachtung des motorisierten Fahrverkehrs lässt nun den Schluss zu, dass eher eine verkehrsberuhigte Olshausenstraße den oben aufgezeigten Bemühungen entgegenkommt. Deshalb wird die Anbindung an die B76 sehr kritisch bewertet und abgelehnt.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'O. Herrmann', written over the printed name below.

Dr. Oliver Herrmann

## IMPRESSUM

### Herausgeber

Landeshauptstadt Kiel  
Postfach 1152  
24099 Kiel  
Tiefbauamt, Abteilung Verkehr  
Fleethörn 9, 24103 Kiel  
Tel. 0431/901-2249  
Fax. 0431/901-742249  
Email: ideen@kielerwege.de

www.kiel.de

### Redaktion

Rainer Bohn, Geogr. M.A.  
Carl Jürgens  
Dipl.-Ing. Hartmut Landig  
Dipl.-Ing. Uwe Redecker  
Cand. Geogr. Stefan Rößler  
Dipl.-Ing. Uwe Schmeckthal  
Anita Schmidt  
Bärbel Schubeus  
Dipl.-Ing. Christian Stamer  
Dipl.-Ing. Gunnar Polzin bis 2007  
Dr.-Ing. Wolfgang Kinkeldei bis 2005  
Referat für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

### Planungsbüros

ARGUS, Braunschweig  
- *Arbeitsstättenbefragung und Wirtschaftsverkehrmodell*

PGN – Planungsgruppe Nord, Kassel  
- *Lärm- und Luftschadstoffe, Lkw-Führungskonzept*  
- *Parkraumkonzept für exemplarisch ausgewählte Wohnquartiere*  
- *Betriebliches Mobilitätsmanagement*

Plan&Rat, Braunschweig  
- *Fußwegeachsen und Kinderwege für ausgewählte Wohnbereiche*

Spiekermann, Düsseldorf  
- *Teiluntersuchung ÖPNV-Potentialanalyse*  
- *Sonderuntersuchung VEP-Maßnahmen im SRB-Zielnetz*

SSP Consult, Bergisch-Gladbach  
- *Verkehrstelematiksystem*

TU Hamburg-Harburg – Institut für Verkehrsplanung und Logistik  
- *Szenarienuntersuchung und Wirkungsanalyse*  
- *Mobilitätsstudie 2004*

Urbanus, Lübeck  
- *Optimierung des Radverkehrsystems*

### Titelbild

Thomas Eisenkrätzer, Fotograf  
Kinder des Kinderhauses „Blauer Elefant“ in  
Harmsstraße (Fahrradstraße)

### Layout

team red Deutschland GmbH  
die Koordinaten GbR Agentur für Strategische  
Gestaltung

### Druck

Rathausdruckerei

### Auflage

50 Exemplare, Oktober 2010



Ideen für eine mobile Stadt